Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2019-10-23

Ärende
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2019-11-25, punkt 16

Information om arbetet med Kollektivtrafikplan 2050

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden beslutade 2017-06-20 (TN 2014-0777) att uppdra till förvaltningschefen att utarbeta en ny trafikplan.

Arbetet med trafikplan har därefter initierats, planerats och påbörjats av avdelningen strategisk utveckling inom trafikförvaltningen.

Detta ärende syftar till att beskriva arbetets upplägg samt i vilka faser informations- och beslutsärenden kommer till trafiknämnden.

Bakgrund

Trafiknämnden fattade den 20 juni 2017 beslut om att ge förvaltningschefen i uppdrag att utarbeta en ny kollektivtrafikplan (TN 2014-0777). Uppdraget benämndes i beslutet Trafikplan 2050.

Det förberedande arbetet avrapporterades i en lägesrapport till trafiknämnden 10 april 2018. Därefter kom trafikförvaltningen att avvakta med fortsatt arbete i väntan på att frågor om roller och ansvar kopplade till regionbildningen skulle klargöras. När arbetet därefter har återupptagits har det varit med en delvis ny organisation för uppdraget. Arbetet har sedermera kommit att benämnas kollektivtrafikplan, detta för att det namnet tydligare speglar planens innehåll och syfte.

Syftet med uppdraget är att ta fram en långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län. Kollektivtrafikplanen utgör ett planeringsunderlag

där efterföljande genomförandebeslut av enskilda åtgärder fastställs enligt särskild ordning.

Uppdraget ska bidra till att berörda planeringsaktörer får en gemensam och tydlig bild avseende denna inriktning samt avseende roller och ansvar.

Arbetet ska bidra till en målstyrd planering av trafikförvaltningens verksamhet samt även bidra till ökad kunskap om kollektivtrafikens behov, vilka omvärldsfaktorer som påverkar kollektivtrafikens utveckling och vilka konsekvenser som planeringen medför.

Tanken är att kollektivtrafikplanen ska överta stomnätsplanens roll som strategisk plan för kollektivtrafikens utveckling i länet som har kommit att bli delvis inaktuell efter de beslut som fattats om utbyggnad av kollektivtrafiken inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. En aktualitetsbedömning av stomnätsplanen har genomförts och avrapporterades i samband med trafiknämndens beslut om trafikplan i juni 2017.



Figur 1 Kollektivtrafikplanen samlar tidigare strategiska planer, beslut och mål och utgör underlag för kommande åtgärder i regionen.

Information om ärendet

Kollektivtrafikplanen ska vara en långsiktig plan för den regionala kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och visa hur kollektivtrafiken i länet bör planeras för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Planen ska visa regionens samlade syn på den framtida önskvärda inriktningen för regionens kollektivtrafik och ska på så sätt fungera som underlag för trafikförvaltningens utvecklingsplaner, trafikanalyser och utredningar, som underlag för samhällsplaneringen i regionen i stort, för den statliga investeringsplaneringen (nationell plan och länsplan) med mera. Planen utgår från den inriktning för utvecklingen av transportsystemet och bebyggelsen som redovisas i RUFS.

Trafikförvaltningen genomförde som underlag till trafiknämndens beslut att utarbeta en trafikplan 2017 en behovsanalys. I behovsanalysen definierades fem behov som det fortsatta arbetet med en långsiktig kollektivtrafikplan bör utgå från:

- Behov av målstyrning
- Behov att se hela regionens kollektivtrafik
- Behov att se kollektivtrafiken som system
- Dialog med omvärlden
- Förbättrade processer

Slutsatserna i behovsanalysen bedöms fortfarande vara aktuella och förklaras därför i det följande.

Behov av målstyrning
Kollektivtrafikplanen är en viktig del för att förstå hur de regionala målen som är formulerade i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås. Ett av de viktigaste målen i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseutvecklingen. I RUFS beskrivs önskvärd utveckling och mål för hela transportsystemet, det vill säga inte bara kollektivtrafik utan alla typer av resande, samt övergripande bebyggelseutveckling till år 2050. Kollektivtrafikplanen ska utgå från RUFS och därmed beakta hela transportsystemet samt den inriktning för bebyggelseutveckling som anges i RUFS.

Målen i RUFS finns inte kvantifierade i form av målparametrar eller indikatorer till år 2050. De finns inte heller nedbrutna och differentierade för olika delar av

regionen. För att Kollektivtrafikplanen ska kunna vara en konkretisering av RUFS behöver därför mätbara indikatorer tas fram för att visa på olika åtgärders måluppfyllelse för olika delar av regionen. Sådana behövs också som underlag för att kunna göra en samlad bedömning av planens effekter. Ett fortsatt arbete med målen och nerbrytning till indikatorer kommer att genomföras i arbetet med översyn av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Behov av att se hela regionens kollektivtrafik.
Kollektivtrafikplanen behövs för att förtydliga hur trafikförvaltningens roll som regional aktör bidrar till att regionen kan uppfylla sitt uppdrag att förse regionen med kollektivtrafik. Planen ska särskilt synliggöra regionala/mellankommunala perspektiv. Kollektivtrafikplanen ska fokusera på planering av kollektivtrafiksystemet.

Behov av att se kollektivtrafiken som system.
Kollektivtrafikplanen ska visa kollektivtrafiken som ett sammanhängande system, där olika trafiknät (stomnät och andra nät) och trafikslag hänger samman med tydliga roller att fylla. Här ingår att se över, förtydliga och utveckla koncept för trafikering, med respektive planeringsprinciper, målstandarder och egenskaper. Med ett systemperspektiv tydliggörs hur olika beslut och åtgärder samverkar och påverkar kollektivtrafiksystemet. Ett systemperspektiv behövs också för att identifiera utvecklingsbehov och för att kunna ta rätt beslut om framtida satsningar.

Kollektivtrafiksystemet måste ses som en del av transportsystemet vilket betyder att kollektivtrafikens behov och utveckling är beroende av hur övriga delar av transportsystemet utvecklas. Kollektivtrafiken är också beroende av hur bebyggelsestrukturen utvecklas. Kollektivtrafikplanen tar av bland annat dessa skäl sin utgångspunkt i den redovisade utvecklingen och behoven i RUFS.

Dialog med omvärlden
Kollektivtrafikplanen blir ett viktigt verktyg för att skapa en tydlig och visuell bild av framtidens kollektivtrafik i Stockholmsregionen. För att åstadkomma en gemensam plan är goda dialogprocesser med berörda intressenter, inte minst kommunerna, avgörande. Goda möjligheter till insyn och medverkan i projektet är en förutsättning för ökad förståelse för planens innehåll. Genom förståelse för planens innehåll förtydligas även ansvarsområdena för planens genomförande.

Förbättrade processer
Kollektivtrafikplanen ska genom en medveten och tydlig redovisning samt en arbetsprocess som präglas av en god dialog tydliggöra kollektivtrafiksystemets

planeringsprocess och kollektivtrafikplanens roll i detta. Planen ska bidra till ökad samsyn både internt inom trafikförvaltningen och mellan berörda externa aktörer hur strategiska dokument hänger samman.

För att få till stånd en effektiv arbetsprocess är det viktigt att ta till vara befintliga utredningsunderlag från tidigare utrednings- och beslutsprocesser som är relevanta och aktuella.

Omfattning
Den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) pekar ut behoven för kollektivtrafiken fram till år 2050 och kollektivtrafikplanen konkretiserar dessa behov till ett förslag på hur de kan lösas.

Trafikförvaltningen har idag befintliga trafikeringskoncept såsom stomtrafik, kommuntrafik och närtrafik. Vilka systemegenskaper befintliga trafikeringskoncept svarar mot saknas idag, liksom planeringsprinciper knutna till alla trafikeringskoncept. Det gör det svårt att planera trafiken och väga olika behov mot varandra. I arbetet ingår därför att ta fram förslag på utvecklade trafikeringskoncept, systemegenskaper och planeringsprinciper för kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafikplanen omfattar och redovisar förslag på stråk, noder och lämpligt trafikslag baserat på de utvecklade trafikeringskoncepten. Planen ger förslag på viktiga vägar, gator och bytespunkter för kollektivtrafiken i både ett 2030- och 2050-perspektiv. Planens fokus är på kollektivtrafik av regional betydelse. Geografiskt omfattar planen endast kollektivtrafiksystemet inom Stockholms region, men samordning med och kopplingar till den regionala och nationella kollektivtrafiken ingår.

Vidare ingår en grov skattning av investerings- och driftskostnader för ett genomförande av planen, likaså en plan för hur efterföljande planering ska genomföras och olika intressenters ansvar för detta.

Kollektivtrafikplanen omfattar dock inte detaljerade linjesträckningar på gatunivå eller detaljerade tidtabellsupplägg, fysisk utformning av stråk, bytespunkter, fordon eller hållplatser. Inte heller ingår hur information och marknadsföring, pris- och betalsystem, kontrakt och avtalsformer samt finansieringslösningar kan och bör utvecklas, inte heller detaljerade bedömningar av investerings- och driftskostnader för de i planen föreslagna åtgärderna. Sådana aspekter behöver studeras vidare i fortsatta utredningar.

Arbetsprocess, avrapportering och beslut
Arbetet med kollektivtrafikplanen är indelat i fyra huvudfaser:

- Förstå situationen
- Trafikkoncept och planeringsprinciper
- Analys och scenarier
- Forma inriktning och slutligt förslag

Avrapportering till trafiknämnden är tänkt att ske efter varje avslutad fas. Den slutliga planen beslutas av trafiknämnden efter en remiss till kommuner och intressenter i länet.

Preliminärt beräknas remissen äga rum hösten 2020 och arbetet med planen avslutas med fastställelse i trafiknämnden våren 2021.

Uppdragsorganisation
En projektorganisation för arbetet har skapats, med sponsor/beställare, projekt- och processledare, projektgrupp med referenspersoner inom trafikförvaltningen och även andra delar av Region Stockholm samt Trafikverket.

Dialog med omvärlden
En god och ändamålsenlig kommunikation är avgörande för uppdragets framgång och för att projektets resultat ska få acceptans internt och externt. En intressentanalys och kommunikationsplan har därför tagits fram i projektets startfas.

I arbetet med kollektivtrafikplan tas en stor mängd underlagsmaterial, fakta och information fram som behöver kunna spridas till intressenterna för planen. I arbetet med kollektivtrafikplan prövas en digital rapport/interaktiv karta som ett verktyg för att löpande kunna delge information om projektet.
Den digitala rapporten/interaktiva kartan nås via sll.se:
https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/

De viktigaste externa intressenter är länets 26 kommuner samt Trafikverket, vilka har särskild betydelse för förutsättningarna för trafikförvaltningen att långsiktigt utveckla kollektivtrafiksystemet på ett resurseffektivt sätt:

- Kommunerna är väghållare för många av de gator och vägar där kollektivtrafikens fordon går och har därmed en avgörande betydelse för kollektivtrafikens framkomlighet, punktlighet och regularitet. Vilket i sin

tur är avgörande för att kunna bedriva en kostnadseffektiv, attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Kommunerna har även genom sitt planmonopol avgörande inflytande på möjligheten att få till depåer för kollektivtrafikens fordon på strategiska lägen för en kostnadseffektiv trafik samt även för tillkomsten och utvecklingen av terminaler och bytespunkter i strategiskt viktiga lägen.
- Trafikverket är väghållare för statliga vägar samt ansvarar för de spår med mera som pendeltågstrafiken nyttjar. Trafikverket har därmed en avgörande roll för kollektivtrafikens prioritet och kapacitetsutveckling inom den statliga infrastrukturen.

Att utarbeta en gemensam bild av kollektivtrafikens långsiktiga inriktning och utvecklingsbehov i regionen blir avgörande som en utgångspunkt för efterföljande planer och projekt. Det är därför viktigt att företrädare för nämnda intressenter ges tillfälle att komma med synpunkter samt föra fram sina perspektiv och behov samt att intressenterna involveras i arbetet från början och under samtliga faser i projektet.

Betydelsen av långsiktighet och en gemensam bild stat-region-kommun ska även förstås av att infrastrukturinvesteringar kan dels vara kostsamma, dels generera stora driftsåtaganden, samtidigt som budgeten är begränsad och intressenters önskemål om bättre kollektivtrafik är många. Planeringsförutsättningarna är komplexa och det finns stora beroenden mellan olika aktörer för att genomföra resurseffektiva lösningar som på bästa sätt svarar mot de regionala målen. Detta betyder att det är avgörande att etablera en samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov och en förståelse för förutsättningar, drivkrafter och varandras respektive uppdrag/roller. Genom att utarbeta en gemensam regional plan och en gemensam regional målbild kan synergier tas till vara och risken för ineffektiva lösningar reduceras.

Målstyrning och prioritering
Projektets arbetsprocess innebär att en bristanalys kommer att genomföras med utgångspunkt i de mål för kollektivtrafiken som finns i RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Planen ska visa på vad som behövs för att uppnå målen samt vilken del av detta som kollektivtrafiksystemet kan svara för och vilken betydelse andra faktorer har, såsom bebyggelseutvecklingen i regionen och utvecklade ekonomiska styrmedel i vägtransportsystemet.

Samtidigt ska planen ha ett ekonomiskt konsekvensperspektiv och visa vad som är mest prioriterat inom de ekonomiska ramarna.

Ekonomiska konsekvenser
Kollektivtrafikplan kan vid ett genomförande ge samhällsekonomiska konsekvenser, vilka kommer att beskrivas i arbetet. Även konsekvenser av att inte genomföra kollektivtrafikplanen kommer att beskrivas.

Planen innebär en möjlighet till att säkerställa en planering som både är långsiktig och på ett effektivt sätt svarar mot de mål som finns för kollektivtrafikens utveckling.

Riskbedömning
En riskanalys för projektet har gjorts där bland annat följande projektrisker med åtgärder för att hantera dessa har identifierats:

- *Risk för skilda förväntningar på projektets leveranser och planens innehåll hos olika intressenter.* För att minska risken måste det säkerställas att projektets intressenter har en gemensam och tydlig bild av projektets syfte, leveranser och avgränsningar. Det är även viktigt med en tydlig arbetsprocess som medger insyn och dialog samt att samverkansformer i projektet diskuteras både i projektets startfas samt löpande.
- *Risk för förseningar mot tidplan.* För att minska risken krävs god planering och framförhållning avseende samtliga aktiviteter i projektet.
- *Risk för bristande förankring av arbetet hos intressenter.* För att minska risken har en kommunikationsplan utarbetats samt särskilt resursstöd för kommunikation under hela projekttiden avsatts. Projektet har även valt att ta fram en interaktiv karta med fördjupande fakta om kollektivtrafiken i länet vilken även används för att löpande lägga upp information om resultat från projektets arbete.
- *Risk för förändrade planeringsförutsättningar.* För att minska risken kommer olika scenarier för den framtida utvecklingen tas fram och planens robusthet kommer att testas mot känslighetsanalyser där konsekvenserna av förändrade förutsättningar synliggörs.

Konsekvenser för miljön
Kollektivtrafikplan kan vid ett genomförande ge konsekvenser för miljön vilka kommer att beskrivas i arbetet med planen. Även konsekvenser för miljön av att inte genomföra kollektivtrafikplanen kommer att beskrivas.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2019-10-23

Ärende
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser
Kollektivtrafikplan kan vid ett genomförande ge sociala konsekvenser vilka kommer att beskrivas i arbetet med planen. Även sociala konsekvenser av att inte genomföra kollektivtrafikplanen kommer att beskrivas.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling