Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-08-22

Ärende
TN 2020-0554

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-09-27, punkt 12

Information om framtagandet av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Ärendebeskrivning

Ärendet avser information om hur arbetet fortlöper avseende framtagandet av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Bakgrund
Region Stockholm, genom trafiknämnden, är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län. En av myndighetens centrala uppgifter är, enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att beskriva behovet av kollektivtrafik och fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Programmet ska peka ut den strategiska inriktningen för Region Stockholms och andra aktörers arbete med kollektivtrafiken utifrån de behov av kollektivtrafik som finns i regionen. Den regionala kollektivtrafiken ska medverka till en samhällsutveckling i enlighet inriktningen i *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* (RUFS).

Målen är styrande för den upphandlade trafiken och är vägledande för den kommersiella trafiken. Programmet ska också motivera vilken kollektivtrafik som ska ombesörjas genom beslut om allmän trafikplikt. Det nuvarande regionala trafikförsörjningsprogrammet antogs av dåvarande landstings-fullmäktige i oktober 2017. Under 2021 påbörjades arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Med utgångspunkt från befintligt trafikförsörjningsprogram, utredningar och samrådsmöten utarbetas ett remissförslag. Förslaget planeras att beslutas i februari 2023 av trafiknämnden

och färdtjänstnämnden för fortsatt beredning hos regionstyrelsen inför remissutskick. En extern remiss av programmet är planerad från mars till maj 2023, därefter blir det slutbearbetning av förslag till trafikförsörjningsprogram som planeras fastställas av regionfullmäktige i november 2023.

Framtagande av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram

Projektet går in i ett samrådskede
Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i bred förankring. Region Stockholm kan inte ensamt bidra till alla målen för kollektivtrafikens utveckling utan det behöver ske i samverkan med olika aktörer i regionen. Inför samrådsskedet har ett flertal kunskapsunderlag tagits fram som grund för kommande samråd och programskrivning. Se tidigare informationsärende till trafiknämnden 2022-03-15 samt färdtjänstnämnden 2022-03-17. Under våren 2022 inleddes samrådsskedet som omfattar ett flertal tematiska samrådsmöten där externa intressenter möts och får lämna sin syn på programmets innehåll.

Under våren har samrådsmöten genomförts på teman *Användning av trafikförsörjningsprogrammet idag*, *Trafikplikt och kommersiell trafik* samt *Tillgänglighet och särskilda persontransporter*. I september 2022 planeras tematiska samrådsmöten om *Hållbart resande* och *Behov, mål och genomförande*. Ett samrådsmöte om *Länsgränsöverskridande frågor* planeras också att genomföras tillsammans med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län.

Samrådsunderlag
Med stöd av kunskapsunderlagen och de hittills genomförda samrådsmötena har ett samrådsunderlag arbetats fram. Underlaget finns publicerat på projekthemsidan under flik *Samrådsunderlag*. Länk till projekthemsida finns också på www.regionstockholm.se, sök efter regionalt trafikförsörjningsprogram.

Samrådsunderlaget är tänkt att användas som underlag för diskussion på samrådsmötena. Underlaget är ett levande material och uppdateras kontinuerligt på projekthemsidan. Samrådsunderlaget återges därför inte i detaljer här då det kan ske förändringar utifrån ny kunskap eller synpunkter och inspel från samrådsmöten.

Samrådsunderlaget kan också ses som ett embryo till det förslag till program som ska skrivas fram under hösten, efter genomförda samrådsmöten. Underlaget är i huvudsak uppdelat i tre delar.

- **Behovet av kollektivtrafik** - Den del som beskriver kollektivtrafikens varierade funktion och roll i syfte att uppnå eftersträvad regional utveckling.
- **Mål för kollektivtrafik** - Den del, som med utgångspunkt i behovsbeskrivningen, presenterar mål för kollektivtrafiken.
- **Gemensam väg framåt** – Den del som, kopplat till målen, beskriver vilka aktörer som är inblandade och vilka verktyg som är viktiga för genomförande.

Behov av kollektivtrafik ger en beskrivning av vad som påverkar behovet av kollektivtrafik, vilka behov av kollektivtrafik regionen har framöver samt förutsättningar för kollektivtrafik och för individens val av resa. Det handlar bland annat om att kollektivtrafiken fortsatt behöver sammanlänka regionen med utgångspunkt i RUFS 2050 bebyggelsestruktur och att det behöver vara en låg tröskel in till kollektivtrafiksystemet för stärkt jämlikhet inom regionen och för ökad överflyttning från bil. Särskilda persontransporter kommer fortsatt vara ett viktigt komplement till kollektivtrafiken för de, som på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens utbud bör stärkas i områden/relationer som har god marknadspotential. Kombinerad mobilitet och smarta mobilitetslösningar bör nyttjas för att öka kollektivtrafikens upptagningsområde samt för att underlätta resande från dörr till dörr. Det finns ett behov av att jämna ut kollektivtrafikutbudet över dygnet/veckan och att grundläggande mobilitet behöver säkras i glesare delar av länet, bland annat genom flexibla lösningar som delvis kan ersätta linjelagd kollektivtrafik. Vidare behöver ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem fortsatt ta hänsyn till olika gruppers behov, samt påverkan på klimat och miljö. Ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem behöver också säkerställa att trafiken kan upprätthållas vid externa påfrestningar som extremväder och kriser i omvärlden.

Mål för kollektivtrafiken ger en beskrivning av föreslagen målmodell som ännu är under bearbetning. Förslag på målmodell har tagits fram med stöd av

behovsbeskrivningen ovan samt styrande dokument på såväl nationell som regional nivå som till exempel de transportpolitiska målen, RUFS 2050 och Region Stockholms hållbarhetsstrategi 2022-2027. Flera mål och fokusområden i dagens trafikförsörjningsprogram återkommer i det nya förslaget då de bedöms vara fortsatt relevanta och viktiga att arbeta med.

Förslag på tre övergripande mål:

– *Ökad regional tillgänglighet* - Målet innebär att kollektivtrafiken bidrar till en sammanhållen region och möjliggör för fler att delta i samhället.

– *Ökat hållbart resande* - Målet innebär att kollektivtrafiken bidrar till att fler kan, vill och vågar resa hållbart i regionen

– *Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem* - Målet innebär att utvecklingen mot de långsiktiga målen sker med utgångspunkt i ett system som tar hänsyn till människa, miljö och gemensamma resurser.

Inom ramen för de tre övergripande målen finns det ett antal förslag till tematiska områden som bidrar till de övergripande målen. Tidshorisonten för dessa är 2035. Det är ännu inte klart om samtliga områden kommer att utgöra mål för 2035 eller om några av dessa istället kommer beskrivas som fokus-/utvecklingsområden. Det beror på målmodellens slutliga uppbyggnad och vilka som bedöms mer prioriterade än andra.

Exempel på områden är att minska kollektivtrafikens negativa klimat-, miljö- och hälsopåverkan, att kollektivtrafiken fungerar trots förändrat klimat och andra yttre påfrestningar, att kollektivtrafiken är inkluderande och stärker mobiliteten hos grupper som saknar alternativa resmöjligheter, att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen där många reser och att den uppfattas som trygg. I de särskilda persontransporterna ska resenären uppleva god kvalitet och känna sig trygg under hela resan.

Förslag på målmodell är tänkt att färdigställas inom samrådsprocessen tillsammans med regionens aktörer. Arbetet med att föreslå indikatorer och måltal pågår också parallellt och är en viktig del för att fastställa ambitionsnivån samt för uppföljning av målen. Inriktningen är att programmet anger långsiktiga måltal för ett begränsat antal indikatorer, medan fler indikatorer föreslås till budget.

Gemensam väg framåt ger en beskrivning av vilka verktyg för genomförande mot målen som finns hos de olika aktörerna i länet. Samsyn och samverkan är viktigt då många åtgärder som krävs för att uppnå långsiktiga mål för kollektivtrafiken ligger utanför Region Stockholms rådighet. Fysisk planering är av stor vikt för att kollektivtrafiken ska ges förutsättningar att ge så stor nytta som möjligt till resenärer, invånare och samhället. Här är samverkan med länets kommuner, Trafikverket och angränsande län särskilt viktigt.

Dialog och förankring framåt
Under hösten kommer resultatet från samrådsmötena bearbetas och ett programförslag skrivas fram. Det sker fortsatt samverkan med regionledningskontoret som ansvarar för de styrande dokumenten som RUFS 2050 och Region Stockholms hållbarhetsstrategi 2022-2027, för att säkerställa den röda tråden till trafikförsörjningsprogrammet.

Dialog och förankring behöver fortsatt ske med trafiknämnden och färdtjänstnämnden som ska stå bakom förslaget till ett nytt trafikförsörjningsprogram. En politisk referensgrupp från trafiknämnden med representanter från varje parti tillsattes under våren 2022 och hittills har två referensgruppmöten genomförts. Syftet är att skapa ett forum för politiska representanter att diskutera inriktningen för det kommande programmet. Forumet ger också möjlighet för representanterna att förstå hur trafikförsörjningsprogrammet växer fram utifrån resultat från utredningar och dialog. Förhoppningsvis sker ytterligare ett eller fler referensgruppmöten under hösten eller vintern innan nämndmötena i februari 2023 då beslut tas om att skicka programförslaget till regionstyrelsen för fortsatt beredning.

Ekonomiska konsekvenser
Parallellt till programarbetet görs en samlad hållbarhetsbedömning på det framväxande regionala trafikförsörjningsprogrammet för att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet) genomsyrar trafikförsörjningsprogrammet och för att bedöma hur väl programmet bidrar till en hållbar utveckling i Stockholmsregionen.

Konsekvenser för miljön
Se Ekonomiska konsekvenser.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-08-22

Ärende
TN 2020-0554

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser
Se Ekonomiska konsekvenser.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling