

Handläggare
Eva Johansson
Telefon: 08-508 288 03**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-09-28, p.13

Kollektivtrafikplan 2050

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/776

Förvaltningarnas förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2050 presenterar en plan för regionens framtida utveckling av kollektivtrafiken inom samtliga trafikslag. Planen resulterar i 84 konkreta åtgärdsförslag för att stärka och förbättra kollektivtrafiken. De omfattar utökade turer, förlängning av linjer, trimningsåtgärder för att minska restider, mer kapacitetsstarka fordon etc.

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat trafikförvaltningens förslag till Kollektivtrafikplan 2050 till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Nämnden har fått förlängd svarstid till den 1 oktober.

Bakgrund

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050 och ska redovisa hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (antaget oktober 2017). Planen gäller tillsvidare och ska ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov.

Planens huvudfokus är kollektivtrafik av regional betydelse och anslutningarna till denna inom region Stockholm. Planen omfattar samtliga kollektivtrafikslag: järnväg, spårväg, tunnelbana, väg och vatten. Planen pekar ut förslag på systemviktiga stråk och bytespunkter för kollektivtrafiken. Målet i det regionala

trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län om ökad marknadsandel med 5 procentenheter kräver att kollektivtrafikresandet ökar med 66 procent alternativt att bilresandet minskar. Ett skäl till behovet av ett kraftfullt ökat kollektivtrafikresande är regionens stora befolkningsökning.

Trots det förändrade resande som skett på grund av pågående pandemi har utgångspunkten i arbetet varit att utgå från prognoserna i RUFS 2050. Känslighetsanalyser har dock genomförts för att förstå hur en alternativ utveckling med till exempel ökad grad av distansarbete kan påverka planens utveckling.

Kollektivtrafikplanen ersätter stornätsplanen som strategisk plan för kollektivtrafiksystemets utveckling i länet.

Ärendet

Planen utmynnar i 84 konkreta åtgärdsförslag för att stärka och förbättra kollektivtrafiken i regionen. Det innebär utökade turer, förlängning av linjer, trimningsåtgärder för att minska restider, mer kapacitetsstarka fordon etc. Se bilaga 1 i slutet av Kollektivtrafikplan 2050 Del 3.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen ser positivt på att regionen vill utveckla och utöka kollektivtrafiken för att ge möjlighet för fler att åka kollektivt och öka tillgängligheten. Det är en mycket viktig del av stadens klimat- och hållbarhetsarbete.

I kollektivtrafikplanen nämner man vikten av kombinationsresor och att det ska vara möjligt att ta med cykeln på båt och tåg. För att främja kombinationsresandet bör man även arbeta för möjligheten att ta med sig cykeln på fler sätt i kollektivtrafiken, såsom bussar, tvärbanan och tunnelbanan. Även gångvägar till och från knutpunkter bör ses över för genare vägar utan onödiga höjdskillnader, bättre vinterunderhåll och ökad trygghet.

Förvaltningen tror på idén att inkludera möjligheten att ge förslag på kombinerade resor i SLs reseplanerare (åtgärd 67). Idag finns bara möjlighet att kombinera kollektivtrafik med promenad. Det vore mycket värdefullt om möjligheten att kombinera kollektivtrafik med förekommande mobilitetstjänster t ex elsparkcykel eller lånecykel tillförs reseplaneraren eftersom det skulle göra att resealternativet blir attraktivare, t ex ta kortare tid än vad som nu blir resultatet. Det skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet.

SLL vill arbeta för att etablera mobilitetshubbar nära viktiga knutpunkter (åtgärd 66), vilket miljöförvaltningen välkomnar. Förvaltningen jobbar redan idag med lokalisering av stationer för mikromobilitet och kommande lånecyklar i kollektivtrafiknära lägen och i Stockholm Parkerings garage. Ett stärkt samarbete kring lokalisering och etablering av hubbar är önskvärt. I många fall krävs samarbete med staden för att hitta mark för detta.

Förvaltningen saknar en åtgärd som handlar om att starta/bedriva tät kollektivtrafik i nya områden redan när första invånaren flyttar in, eftersom det är då nya resmönster etableras. Detta betyder att Region Stockholm behöver ta höjd för överkapacitet i ett inflyttningsskede, men på detta sätt säkras resenärsunderlag för hög kapacitet i kollektivtrafiken när området växer. Idag sker det motsatta. Det är olyckligt och leder med stor sannolikhet till att kollektivtrafiken inte når lika höga resandeandelar som den hade gjort med en tidig närvaro och hög kapacitet.

Påverkanskampanjer görs helst i samband med andra förändringar. När människor ändå tvingas förändra sina resvanor är de mer mottagliga. Förändringar som tvingar människor att byta resvana kan vara t ex ombyggnationer/avstängningar, flytt, nytt jobb etc. Förvaltningen är positiv till att Region Stockholm ökar denna typ av påverkansarbete och vill gärna bidra till att försöka synkronisera kampanjerna och planerade störningar. Påverkanskampanjer syns dock inte som en tydligt utpekad och numrerad åtgärd i planen utan är mer omnämnda i generella ordalag. Rätt utformade prova-på-kampanjer från kollektivtrafiken är bevisat effektiva för att få människor att byta resvanor. Regionen bör budgetera för kampanjer och kan genomföra både egna samt stötta kommuner som vill göra mobility management kampanjer. Där kan regionen till exempel erbjuda projekten prova-på-biljetter till deltagarna.

Förvaltningen vill understryka att det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter som buller och vibrationer vid analys av omdragningar av kollektivtrafiklinjer och upprättande av nya linjer. Detta gäller särskilt vid utökad trafik nattetid kl. 22-06.

Det är även viktigt att ta hänsyn till Stockholm stads gröna infrastruktur på ett tidigt stadium i planeringen av nya depåer, spårsträckor och hållplatser. Till exempel finns viktiga ekologiska spridningszoner i området runt Mårtensdal och i Skärholmen där åtgärder planeras.

Röda linjens tunnelbanevagnar kommer att byggas om till mer ståplatser och färre sittplatser. Syftet är att göra plats för fler

personer och göra transporten mer energieffektiv och miljövänlig. Förvaltningen undrar dock om det finns belägg för att detta är rätt strategi för att behålla resenärer och dessutom få fler att åka kollektivt. Färre sittplatser minskar bekvämligheten och möjligheten att t.ex. läsa och jobba på tunnelbanan, vilket i sin tur skulle kunna leda till minskat antal resande.

I övrigt anser miljöförvaltningen att planen är mycket väl genomarbetad och har inga ytterligare synpunkter. Miljöförvaltningen är, som en del av staden och utifrån sin kompetens, positiv till att delta i det fortsatta arbetet med att genomföra kollektivtrafikplanen i form av fördjupade utredningar, utvecklingsplaner m.m.

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gustaf Landahl
Avdelningschef
Plan- och miljöavdelningen

Bilagor

Bilaga 1 Kollektivtrafikplan 2050 Del 1
Bilaga 2 Kollektivtrafikplan 2050 Del 2
Bilaga 3 Kollektivtrafikplan 2050 Del 3