

# Framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram

Redovisning av tematiska samråd i juni och  
september 2022

# Information

Denna sammanställning redovisar genomförda samrådsmöten under juni och september 2022. Redovisningen omfattar vilka organisationer som deltagit och i korthet vilka inspel och synpunkter som framkom vid respektive möte.

Önskar du läsa mer finns mötesprotokoll från respektive möte att tillgå, kontakta i så fall projektledningen på [tfp@regionstockholm.se](mailto:tfp@regionstockholm.se)

# Innehåll

- *Trafikplikt och kommersiell trafik, sida 4*
  - Samrådsmöte med trafikoperatörer och branschorganisationer 2022-06-13 (digitalt möte)
- *Tillgänglighet och särskilda persontransporter, sida 6*
  - Samrådsmöte med funktionshinder- och pensionärsorganisationer 2022-06-15 (fysiskt möte)
- *Behov, mål och genomförande, sida 9*
  - Samrådsmöten med kommuner och myndigheter 2022-09-15 (digitalt möte) och 2022-09-16 (fysiskt möte)
- *Behov, mål och genomförande, sida 13*
  - Samrådsmöte med resenärsorganisationer och intresseföreningar 2022-09-20 (digitalt möte)
- *Möte med Trafikverket 2022-09-28 (digitalt möte), sida 16*

# *Trafikplikt och kommersiell trafik*

## Samrådsmöte med trafikoperatörer och branschorganisationer

### **Digitalt möte, 13/6**

#### **Samrådsmötets innehåll:**

- Inledning
- Om trafikförsörjningsprogrammet
  - Programmets roll och funktion
  - Process och tidplan
  - Behov av kollektivtrafik
  - Förslag mål
- Marknaden för regional kollektivtrafik
  - Lagstiftning
  - Kommersiell kollektivtrafik
  - Allmän trafikplikt
  - Konkurrensneutralt tillträde
- Övriga synpunkter och inspel
- Avslut

#### **Deltagande organisationer**

1. Svenska Taxiförbundet
2. SJ
3. Interbus AB
4. Transdev
5. Jernhusen
6. Skärgårdsredarna
7. Sveriges bussföretag/Transportföretagen
8. Strömma
9. Blidösbolaget
10. Ressel
11. Stavnäs Båttaxi
12. SeaCab Möja
13. Mälardalstrafik
14. Tågöretagen

## Inspel från trafikoperatörer och branschorganisationer

- Det fördes en längre diskussion kring marknadspotential och grund för allmän trafikplikt gällande kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård, Mälaren och Saltsjön.
- Besvärligt att Mälartåg växer så mycket, dålig användning av skattemedel – SJ hade kunnat köra mer trafik.
- Efterfrågas en större tydlighet i hur Regionen ser på samverkan med kommersiella aktörer och en öppenhet med vad privata aktörer kan förvänta sig de närmsta åren framåt.
- Flera aktörer lyfte att ett hinder för att bedriva kommersiell kollektivtrafik är svårigheten att konkurrera med den upphandlade subventionerade kollektivtrafiken.
- Infrastrukturförutsättningar kan vara utmanande eftersom SL och WÅAB nyttjar infrastruktur på attraktiva tider samt då det saknas användarvänlig integration mellan planering, betalning, biljettering mm.

# *Tillgänglighet och särskilda persontransporter*

## Samrådsmöte med funktionshinder- och pensionärsorganisationer

### **Fysiskt möte, 15/6**

#### **Samrådsmötets innehåll:**

- Inledning
  - Information om trafikförsörjningsprogrammet
  - Programmets roll och funktion
  - Process och tidplan
- Programmets innehåll: Behov och Mål
  - Fördjupning av övergripande mål Ökad regional tillgänglighet
  - Fördjupning kring fokusområde/mål Tillgänglighet
  - Fördjupning kring fokusområde/mål Särskilda persontransporter
- Programmets innehåll: Gemensam väg framåt
- Avslutning

#### **Deltagande organisationer**

1. Funktionsrätt Stockholms län
2. Synskadades Riksförbund Stockholm och Gotland (SRF)
3. Pensionärernas Riksorganisation (PRO)
4. SPF Seniorerna

## Inspel från funktionshinder- och pensionärsorganisationer

- Generellt positiva till förslag på målmodell, mål och föreslagna måltal för tillgänglighet respektive särskilda persontransporter.
- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning bör vara ett övergripande mål som utgångspunkt för TFP (likt Agenda 2030).
- Kvalitet kan vara många olika saker, ex. att förstå chauffören eller få och enkla byten underlättar för synskadade.
- Kvantitet (inte bara kvalitet) viktigt att få med, ex. utbud av trafik.
- Mål om ökad mobilitet bör även gälla för särskilda persontransporter.

## Inspel från funktionshinder- och pensionärsorganisationer

- Resor över länsgränsen är också viktigt med avseende på särskilda persontransporter.
- Infartsparkeringar centralt vad gäller glesbygdstrafik och möjlighet att resa kollektivt.
- Hur närtrafiken är med i behovsanalys och målmodell bör förtydligas.
- Tips om förbättrad läsbarhet i föreslagen målmodell (färger/kontraster).



# *Behov, mål och genomförande*

## Samrådsmöten med kommuner och myndigheter

### **Digitalt möte 15/9 samt fysiskt möte 16/9**

#### Samrådsmötenas innehåll:

- Inledning - information, process och tidplan
- Presentation av förslag behovsbild
- Presentation av förslag målmodell, övergripande mål och delmål
- Gemensam väg framåt
- Avslutning

#### **Deltagande organisationer**

##### 15/9

1. Täby
2. Nynäshamn
3. Haninge
4. Salem
5. Sollentuna
6. Solna
7. Sundbyberg
8. Södertörns kommunerna
9. Huddinge
10. Trafikverket
11. Tyresö
12. Stockholm
13. Värmdö
14. Upplands-Bro
15. Sigtuna

##### 16/9

16. Järfälla
  17. Nykvarn
  18. Österåker
  19. Danderyd
  20. Botkyrka
  21. Vaxholm
  22. Upplands Väsby
  23. Vallentuna
  24. Norrtälje
  25. Nacka
  26. Stockholm Nordost
  27. Lidingö
  28. Södertälje
- +  
Regionledningskontoret,  
Region Stockholm

# Inspel från kommuner och myndigheter

## Behovsbild

- Stort län med varierade förutsättningar viktigt perspektiv att ha med i förhållande till hållbart resande. Bil en del av resan kan vara hållbart, bil istället för tomma bussar kan vara mer hållbart i vissa glesbygder.
- Befolkningstillväxt – mer trafik och behov av mer kollektivtrafik.
- Attraktiv kollektivtrafik - Valfrihet i och att göra kollektivtrafiken så att man vill resa (inte bara kunna och våga) Behöver även fånga "de som inte vill".
- Kombinerad mobilitet - Tydliggöra gränsdragning mellan kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster/kollektivt resande – behov av att beskriva innebörden av kombinerad mobilitet.

# Inspel från kommuner och myndigheter

## Mål, delmål, indikatorer

- Viktigt att fånga hållbart resande ur en stor, varierande geografi
- Viktigt att mål/indikatorer inte formuleras så kollektivtrafiken konkurrerar med andra hållbara val som cykel/gång
- Klimatpåverkan ur ett samhällsperspektiv – inte enbart fokus på att kollektivtrafiken ska minska sin klimatpåverkan – bör se det i ett större perspektiv: om fler väljer kollektivtrafik minskar ju klimatpåverkan
- Viktigt med motivering av målår och måltal.
- Renodla målmodellen och antal mål. Blandad syn och diskussion. De två målen på toppen upplevs bra och kopplar tydligt mot RUFSS och samhället. Målet i bottenplattan upplevs som viktig för Region Stockholms verksamhet men inte omvärlden. Andra upplever den gröna bottenplattan som bra och viktigt för alla. Ekonomi centralt och viktigt både för kommun och region.
- Tryggt och pålitligt – fråga om varför de är i samma formulering
- Viktigt att i TFP adressera målkonflikter – framförallt resurseffektivitet och kostnadseffektivitet i förhållande till regional tillgänglighet, jämlikhet och miljö/klimat.
- Prata samhällsekonomi – inte bara kostnadseffektivitet/resurseffektivitet
- Att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig mot bilen "där många reser" upplevdes som en svår formulering, kopplat till gränsdragningar.

# Inspel från kommuner och myndigheter

## Genomförande

- Utmaning med kombinerad mobilitet – gråzon gällande ansvar, kommunens ansvar som väghållare, marknadsfråga? Regionens/trafikförvaltningens ansvar i detta?
- Tydlighet kring programmets användning och hur det följs upp – viktigt att tydliggöra i förhållande till andra styrande dokument
- Efterfrågan om samverkan kring uppföljning – gemensam uppföljning av mål
- Inspel att ansvarsområden och samverkan bör hållas generellt skrivet, TF ska inte peka med hela handen mot andra aktörer. Skapa vilja till samverkan, inte tvång.

# *Behov, mål och genomförande*

## Samrådsmöte med resenärsorganisationer och intresseföreningar

### **Digitalt möte 20/9**

#### Samrådsmötets innehåll:

- Inledning - information, process och tidplan
- Presentation av förslag behovsbild
- Presentation av förslag målmodell, övergripande mål och delmål
- Gemensam väg framåt
- Avslutning

#### **Deltagande organisationer\***

1. Naturskyddsföreningen, Stockholms län
2. Skärgårdens trafikantförening
3. Svenska Motorcykelföreningen
4. Företagarna, Stockholm-Mälardalen
5. Sveriges turistförening (STF) Lokal Stockholm
6. Gnestapendeln

*\*närmre 20 aktörer var inbjudna*

# Inspel från resenärsorganisationer och intresseföreningar

## Behovsbild

- Förslag att införa begreppet resekvalitet med komfort som en del, inte bara restid
- Fritidsresande i glesbygd – idag ok utbud för vardagspendlande men sämre för fritidsresande.
- Kombinerad mobilitet - Få med moped/mopedbilar/EPA/MC (ungas rörelsemönster – barn/ungas rörelsefrihet)
- Kollektivtrafikens ansvar mot klimatmål behöver tydliggöras – förslaget betonar i för liten utsträckning kollektivtrafiken som bidrag till den klimatomställning som blir allt mer akut.

## Genomförande

- Diversifiering av bränslen ur robusthetssynpunkt. Teknikneutralitet.
- Regionen behöver intensifiera påverkan på kommuner, TrV mfl gällande fler kollektivtrafikkörfält, färre motorvägar, utökade stadsmiljöavtal mm

# Inspel från resenärsorganisationer och intresseföreningar

## Mål

- Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bil *där många reser* har upplevts problematiskt avseende gränsdragningar. Inspel och fråga - Borde det inte gälla alla?
- Tillgänglighet bör kompletteras med digital tillgänglighet.
- Attraktivitet saknas i målmodellen. Kanske viktigare än hållbarhet? En attraktiv kollektivtrafik leder till hållbart resande.
- Pålitligheten är väsentlig – viktigt att minska barriärer mellan trafikslag.
- Är ÖKAT hållbart resande för vag formulering i målet? Bör vara bara HÅLLBART RESANDE.
- Problematisering avseende länsöverskridande kollektivtrafik, resurseffektivitet och jämlikhet. Hur ska resurssvaga få bättre möjlighet att resa kollektivt? Nu finns pendeltåg och regionaltåg. De som hänvisas till regionaltåg behöver betala mer, och kommer i kläm. Regionaltågen stannar inte i mindre orter, de som bor där kommer då i kläm. Den lokala trafiken kommer i kläm när regionen satsar på pendel och regionaltåg. Delar av samhället kommer i kläm när det offentliga resurseffektiviserar.

# Möte med Trafikverket

## **Digitalt möte 28/9. Inspel från Trafikverket:**

- Nationella planen behöver synas bland andra mål- och styrdokument som påverkar TFP.
- Trafikverket har nyligen publicerat en omvärldsanalys med ett par punkter som är bra att ha med sig, bland annat att kostnader för regional trafik har ökat. Bristen på finansiering kommer att bli en utmaning!
- Fråga om hur programmet förhåller sig till infrastrukturens utveckling, statliga medel uppbokade fram till 2040.
- Trafiksäkerhet är ett viktigt nationellt mål som gärna får synas tydligare i måluppbyggnaden.