

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Anna Bruzaeus  
08-6861943  
anna.bruzaeus@sll.se

## Sammanställning av inkomna svar på remissen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

 **Trafikförvaltningen**  
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

1(34)

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2016-05-31  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Anna Bruzaeus  
08-6861943  
anna.bruzaeus@sll.se

**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**  
Remissversion juni – september 2016



Stockholms läns landsting    Trafikförvaltningen  
Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Strategisk utveckling  
*Planering*  
*Strategisk planering*

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Indelning**

Stockholms läns landstings första trafikförsörjningsprogram antogs 2012. För att hålla programmet aktuellt och anpassat till förändrade förutsättningar behöver det revideras. I Stockholms län har delaktiga aktörer gemensamt kommit fram till att programmet ska revideras en gång per mandatperiod. Som ett led i detta arbete var förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram på remiss under perioden juni till september 2016. Sammanlagt inkom 52 svar. Denna rapport redovisar de synpunkter som inkommit från de instanser som yttrat sig över remissen (vänstra kolumnen i följande avsnitt). Den regionala kollektivtrafikmyndighetens kommentar finns i den högra kolumnen.

### **Definitioner som används i remissammanställningen**

Landstinget och regionalkollektivtrafikmyndighet (RKTm) används som synonymer och avser Stockholms läns regionala kollektivtrafikmyndighet.

TFP avser Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Strategisk utveckling  
*Planering*  
*Strategisk planering*

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Innehållsförteckning**

Sändlista .....	4
Kommuner i Stockholms län .....	7
Angränsande län.....	46
Resenärsorganisationer.....	48
Pensionärsorganisationer.....	55
Organisationer för personer med funktionsnedsättning .....	57
Statliga och länsomfattande organisationer.....	65
Trafikoperatörer .....	71
Övriga .....	76

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

 RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

 Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

## Sändlista

<b>Trafikföretag</b>	
Arriva Sverige AB	Bergkvarabuss
Keolis Sverige AB	Netbuss AB
Nobina	Buss i Väst
MTR	FAC Flygbussarna AB
Transdev	SamBus AB
Stockholmståg	Swebus Express AB
Roslagståg	SJ AB
Stockholms Spårvägar	Arlanda Express
Taxi Kurir Stockholm AB	Svenska Tågkompaniet AB
Taxi 020	Svenska Taxiförbundet
Samtrans AB	Svenska Bussbranschens Riksförbund
Samres AB	Branschföreningen Tågoperatörerna
Roslagstaxi AB	Taxi Stockholm
Haninge Nynäs Taxi AB	A-Train
Södertälje Taxi AB	Refsnäs Sjötransport AB
Stockholms Sjötrafik AB	Norra Skärgårdstrafiken AB
Skärgårdsredarna	SeaCab Möja AB
Sjöfartsverket	Rederi AB Runmarö kanal
Sjöfartsforum	Vånö skärgårdsliv AB
Bolling&Norling AB	Haninge charter och sjötaxi
Ressel rederi AB	Dalarö sjötransporter
Stavsnäs båttaxi	Nynäs sjötrafik AB
Vattenbussen	Landsortstrafiken AB
Strömma kanalbolaget	Krokholmens sjötrafik AB
Utö Rederi AB	Blidösundsbolaget

<b>Länets kommuner</b>	<b>Angränsande län</b>
Botkyrka kommun	<i>Kommuner</i>
Danderyds kommun	Knivsta kommun
Ekerö kommun	Håbo kommun
Haninge kommun	Gnesta kommun
Huddinge kommun	Uppsala kommun
Järfälla kommun	<i>Landsting</i>
Lidingö stad	Uppsala läns landsting
Nacka kommun	Landstinget, Sörmland

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

 RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

 Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Norrtälje kommun	Örebro läns landsting
Nykvarns kommun	Landstinget Västmanland
Nynäshamns kommun	Landstinget i Östergötland
Salems kommun	
Sigtuna kommun	<b>Länets pensionärsorganisationer</b>
Sollentuna kommun	PRO
Solna stad	SPF
Stockholms stad	SPRF
Sundbybergs stad	SKPF
Södertälje kommun	
Tyresö kommun	<b>Handikapporganisationerna</b>
Täby kommun	DHR, Stockholms läns distrikt
Upplands Väsby kommun	HSO
Upplands-Bro kommun	SRF
Vallentuna kommun	
Vaxholms stad	<b>Näringslivets representanter</b>
Värmdö kommun	Svenskt Näringsliv
Österåkers kommun	Handelskammaren
	Företagarna i Stockholms län
<b>Resenärsorganisationer</b>	<b>Övriga</b>
Resenärsforum	Trafikverket
Kollektivtrafikant Stockholm	Länsstyrelsen
Öppen Skärgård	MÄLAB
Skärgårdens trafikantförening	KSL
SIKO	TMR, SLL
TIM-pendlare	Jernhusen AB
Pendlarföreningen i Tierp	Västra Götalandsregionen/Västtrafik
Uppsalapendlarna	Region Skåne/Skånetrafiken
Föreningen Gnestapendlarna	Samtrafiken
	MTR Express
	Bil Sweden
	Spårvagnsstäderna

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>För kännedom och eventuella synpunkter</b>	
Näringsdepartementet	Fotgängarnas förening
Trafikanalys	Global utmaning
Svensk kollektivtrafik	Jagvillhabostad.nu
Transportstyrelsen	Cykelfrämjandet
Swedavia	K2
Naturskyddsföreningen	VTI
Yimby	KTH
Urbanisma	Karlstads universitet
SSCO	Samot
Locum	KTH
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen	Räddningstjänsten
Polismyndigheten	

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

## Kommuner i Stockholms län

<b>Stockholms stad</b>	
En gemensam planering på lång sikt är av stort värde såväl för staden som för landstinget, och framförallt för medborgarna som ska använda systemen.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
Staden efterlyser en tydligare diskussion i programmet om kollektivtrafikförsörjning i nybyggda områden och hur kostnader för trafiken klaras redan vid första inflyttning.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om att det är en viktig diskussion. Syftet med TFP är dock att beskriva vad som ska uppnås med kollektivtrafiken i länet fram till år 2030. Hur detta ska uppnås återstår för länets aktörer att lösa.</i>
Stomnätsplanen bör anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet (140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030) och tunnelbaneförhandlingen 2013.	<i>Arbetet med att aktualitetspröva stomnätsplanen pågår.</i>
Staden ser gärna en utförligare diskussion om anslutningsresor med gång och cykel.	<i>Landstinget noterar synpunkten och har för avsikt att utveckla TFP:s text om anslutningsresor med gång och cykel.</i>
Frågan om infartsparkering bör lyftas tydligare inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet. I remissen framgår vikten av infartsparkeringar för bil i anslutning till kollektivtrafiken. Staden ifrågasätter om detta bör vara en generell princip. Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik står i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafknära lägen. Infartsparkering bör anläggas där alternativnyttan är låg, till exempel i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen innebär det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter.	<i>TF anser att infartsparkeringar bör byggas i anslutning till kollektivtrafik i de lägen där så är lämpligt. Texten justeras så att det framgår.</i>
I en region med kraftig befolkningstillväxt borde kostnadsökningen per person gå att	<i>Just nu pågår analyserna kring RUF 2050. Landstinget anser</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>begränsa. Den stora kostnadsökningen kan också indikera att den tänka bebyggelsestrukturen med flera regionala stadskärnor samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja. Staden anser att detta bör analyseras mer noggrant.</p>	<p><i>att denna typ av analyser behöver göras inom ramen för detta arbete.</i></p>
<p>Staden en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi och dess eventuella påverkan på vårt resmönster.</p>	<p><i>TFP kommer att kompletteras med texter om delningsekonomi och digitalisering i förhållande till kollektivtrafiken.</i></p>
<p>Det är även viktigt att inte jakten på att uppnå målen om restidskvot och andel av arbetsmarknad som ska nås inom viss tid innebär att kollektivtrafikinvesteringar i den centrala regionen får stå tillbaka.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Stadsledningskontoret anser att det saknas en diskussion om anslutningsresor med gång och cykel. Det borde ses som ett naturligt inslag utifrån perspektivet "hela resan".</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och har för avsikt att utveckla TFP:s text om anslutningsresor med gång och cykel.</i></p>
<p>Det vore enligt kontoret önskvärt om redan beslutande objekt hade lyfts fram på ett tydligare sätt i programmet. Eftersom programmets syfte är att skapa långsiktighet är det särskilt viktigt att vara tydlig med de förutsättningar som finns</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och beskriver planerade objekt i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Kontoret saknar även en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi och dess eventuella påverkan på vårt resmönster</p>	<p><i>TFP kommer att kompletteras med texter om delningsekonomi och digitalisering i förhållande till kollektivtrafiken.</i></p>
<p>Stadsledningskontoret är tveksamt till om andelsmål generellt är rätt utgångspunkt för programmet, då det lätt kan leda fel. Exempelvis kan kollektivtrafikens andel av</p>	<p><i>Andelsmålet i TFP avser de motoriserade resorna. Gång och cykel omfattas inte av måttet. Landstinget förtydligar detta i</i></p>



Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>antalet resenärer uppnås genom att de som cyklar eller går minskar, vilket ju inte är avsikten.</p>	<p><i>TFP.</i></p>
<p>Stadsledningskontoret anser även att flera av de kvantifierbara målen i remissmaterialet är för lågt satta. Det gäller exempelvis målet om andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land där målet till 2030 är satt till 79 procent. Den siffran är idag mellan 75-78 procent och ambitionen att ha fler nöjda kunder på en 14-årsperiod borde vara högre. Även där siffrorna idag är förhållandevis höga bör ambitionen enligt stadsledningskontoret hela tiden vara att bli ännu bättre. Denna utgångspunkt saknas helt i de av landstinget satta målen som rör kollektivtrafikens konkurrenskraft.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och instämmer i att ambitionen bör vara att ha en hög andel nöjda kunder, men liksom alla ambitioner behöver den vara väl avvägd utifrån en helhetsbedömning av landstingets åtaganden, mål och förutsättningar. Under de kommande åren genomförs investeringar i transportsystemet som kommer att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken men som under byggtiden kommer att medföra störningar som kan påverka nöjdheten. Osäkerhet om ekonomins utveckling och landstingets omfattande investeringsplan medför därtill behov av att säkerställa marginaler för att kunna hantera en sämre ekonomisk utveckling och oförutsedda händelser. Landstinget bedömer att måltalet i TFP är väl avvägt.</i></p>
<p>I remissen kan läsas att målet för år 2030 är att 70 procent av bebyggelsestillskottet som tillkommer ska vara inom gångavstånd från stomnätet, vilket kontoret anser är för lågt. I stadens budget är målet att 60 procent av den nya bebyggelsen ska förläggas med maximalt 500 meter till stomnätstrafik eller spårbuden trafik år 2016. Målet för år 2030 borde därför vara högre än 70 procent</p>	<p><i>Den satta nivån för år 2030 avser ett genomsnitt för hela länet. Givetvis bör den vara ännu högre för de centrala delarna av länet.</i></p>
<p>Även om målen i programmet endast är vägledande för kommersiell kollektivtrafik, anser kontoret att</p>	<p><i>Enligt kollektivtrafiklagen är det inte möjligt att detaljstyra kommersiell trafik utifrån de</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>kollektivtrafikmyndigheten bör inkludera kommersiell kollektivtrafik i måluppfyllelsen och fundera på hur kommersiella trafikföretag kan motiveras att bidra till att nå målen</p>	<p><i>uppsatta målen. Målen är dock tänkta att redogöra för en viljeinriktning för den långsiktiga utvecklingen, och ligger även till grund för beslut om allmän trafikplikt.</i></p>
<p>Stadsledningskontoret anser att åtgärdsbeskrivningarna för att nå målen behöver vara mer konkreta och tidsbestämda, inte minst för att uppnå målet om en ökning av kollektivtrafikandelen.</p>	<p><i>Regionens aktörer måste gemensamt hjälpas åt för att leva upp till satta mål. Förtydligande kring detta har gjorts i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP (kapitel 4). För att genomföra de föreslagna åtgärderna i TFP krävs vidare konkretisering av dem, samt samarbete mellan regionens aktörer. För vissa måltal kan handlingsplaner vara ett bra samarbetsforum. Landstinget ser fram emot fortsatt dialog.</i></p>
<p>Stadsledningskontoret efterlyser en diskussion om kollektivtrafikförsörjning i nybyggda områden och hur kostnader för trafiken klaras redan vid första inflyttning.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om att det är en viktig diskussion. Syftet med TFP är dock att beskriva vad som ska uppnås med kollektivtrafiken i länet fram till år 2030. Hur detta ska uppnås återstår för länets aktörer att lösa.</i></p>
<p>Kontoret ställer sig positivt till att det finns målsättningar kring resurseffektivitet i kollektivtrafiken samt att ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska öka. I samrådshandlingen för nya RUFSS 2050 beskrivs dock stora kostnadsökningar per person för kollektivtrafiken (mer än 35 %). Det kan indikera att den tänka bebyggelsestrukturen med regionala stadskärnor (från RUFSS 2010) samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och anser att denna typ av analyser behöver göras inom ramen för RUFSS 2050.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>Kontoret anser att detta bör analyseras mer noggrant. Den reella befolkningstillväxten fördelar sig inte heller utifrån de regionala stadskärnorna utan har varit betydligt starkare i regionkärnan. Det är enligt kontoret av stor vikt att den verkliga utvecklingen beaktas när trafikeringen avgörs.</p>	
<p>Landstingets Stomnätsplan beskrivs i remissen. En uppdatering av stomnätsplanen efterfrågas av stadsledningskontoret då förutsättningarna har ändrats sedan den antogs</p>	<p><i>Arbetet med att aktualitetspröva stomnätsplanen pågår.</i></p>
<p>I programmet anges att det är viktigt att det finns infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik. Förvaltningen ställer sig frågande till om detta är en generell princip. Förvaltningen anser att infartsparkering endast bör vara aktuell i perifera lägen där det saknas underlag för matarbussar eller i lägen som på grund av till exempel buller inte är lämpliga för bostäder och kontor. En generell princip med infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik riskerar att hamna i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafikhärlägen</p>	<p><i>Landstinget anser att infartsparkeringar bör byggas i anslutning till kollektivtrafik i de lägen där så är lämpligt. Texten justeras så att det framgår.</i></p>
<p>Förvaltningen är också positiv till det föreslagna målet om att 100 procent av energin i allmän kollektivtrafik på land och vatten, särskild kollektivtrafik samt i Trafikförvaltningens byggnader ska vara förnyelsebar 2030. Detta innebär att det är förenligt med Stockholms stads mål om att vara fossilbränslefritt 2040. Förvaltningen vill dock påpeka att förnybara drivmedel kan ha väldigt olika klimatprestanda. Hittills har SL använt främst etanol och biogas med mycket god klimatprestanda, så minskningen av växthusgasutsläpp har varit stor även när inte den totala andelen</p>	<p><i>Målet angående andel förnybar energi i trafiken kommer från landstingets miljöprogram, som är grunden till miljömålen i trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med målet om andel förnybar energi är att styra mot ökad användning av förnybar energi och utan att peka på ett specifikt drivmedel eller teknik. Tillsammans med energieffektiviseringsmålet, samt målet om minskade utsläpp styr målet om förnybar</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>förnybart drivmedel varit stor. På senare år har dock flera biogasbussar bytts ut mot elhybrider som går på biodiesel. Biodiesel har i snitt dubbelt så stor klimatpåverkan som biogas, så trots energibesparingen som elhybriderna ger, finns risk att utsläppen faktiskt ökar.</p>	<p><i>energi mot utveckling av kollektivtrafik som är både energieffektiv och påverkar klimatet så lite som möjligt. I SL trafiken har senaste tiden etanolbussar bytts ut mot biodiesel bussar, antalet biogasbussar har stadigt ökat. Den modernare sorten av biodisel, HVO, vilket många operatörer väljer istället för RME, har en klimatprestanda som motsvarar biogas klimatprestanda. Dessutom visar trafikförvaltningens miljöuppföljning att andelen biodiesel HVO ökar stadigt och förväntas att ersätta stora delen av biodiesel RME framöver. Därmed finns det inte någon anledning att förvänta att de totala klimatutsläppen skulle öka vid ökad användning av biodiesel och inte något behov att ställa ytterligare specifika mål avseende biodrivmedel i trafikförsörjningsprogrammet.</i></p>
<p>Dieselfordon har visat sig ge stora utsläpp av framför allt kväveoxider, oavsett om de använder fossil eller förnybar diesel. Överskridanden av dygnsmedelsvärden för kväveoxider är ett problem på vissa gator i några städer. Busstrafik stod 2013 för 12 procent av kväveoxiderna i Stockholms stad. Sedan dess har antalet dieseldrivna bussar ökat och busstrafiken torde idag vara ansvarig för en högre andel än så. Kväveoxider som släpps ut längs landsvägar påverkar folkhälsa i mindre mån, framför allt för att höga halter hinner spädas ut innan människor utsätts för dem. Målet att</p>	<p><i>Syftet med målet avseende utsläpp av kväveoxider är att tillsammans med målet om andel förnybar energi och energieffektivisering styra mot införande moderna bussfordon (Euro 6 eller bättre), som oavsett motorteknik och drivmedel innehåller certifieringsvärden för utsläpp av bland annat partiklar och kväveoxider. I samband med att lagkravet om EURO 6 motorer började gälla finns det inte någon anledning</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>minska kväveoxidutsläppen från hela bussflottan är därför alltför oprecist och bör kompletteras.</p>	<p><i>att ställa komplettera målen i trafikförsörjningsprogrammet med ytterligare mål kring utsläpp. Det är trafikförvaltningens uppgift att utifrån mål i trafikförsörjningsprogrammet och gällande branschgemensamma riktlinjer ställa miljökrav i trafikavtal som styr mot målpåfyllelse. Alla dieselbussar i den upphandlade kollektivtrafiken i Stockholms innerstad och Lidingö har Euro 6 motorer som har påtagligt lägre utsläppsvärden jämfört med tidigare Euro-klass motorer och ska innehålla samma utsläppsnivåer oavsett typ av diesel.</i></p>
<p>Utredningsmaterialet innehåller inga analyser som närmare motiverar kollektivtrafikutbyggnaderna eller vilka prioriteringar som skulle ge bäst effekt med hänsyn till vad som skall uppnås. Förvaltningen anser det därför vara angeläget att den fortsatta processen inriktas på att upprätta någon form av prioriteringsordning för kollektivtrafikutbyggnaderna.</p>	<p><i>Syftet med TFP är att beskriva vad som ska uppnås med kollektivtrafiken till år 2030. Andra dokument både inom landstinget och hos övriga aktörer behöver beskriva hur detta ska uppnås. För landstingets del kommer det innebära en prioritering och beskrivning av genomförandet.</i></p>
<p>För att underlätta ett bättre samspel mellan bebyggelseplaneringen och kollektivtrafiken behövs mer stabila planeringsförutsättningar även när det gäller lokalbussarna</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Det finns även nackdelar med att uttrycka målet i termer av andelar. En nackdel är att en hög marknadsandel knappast är ett mål i sig utan snarare är avsedd som en indikator för en utveckling där kollektivtrafiken utvecklas gynnsamt och skadeverkningar av</p>	<p><i>Andelsmålet i TFP avser de motoriserade resorna. Gång och cykel omfattas inte av måttet. Landstinget förtydligar detta i TFP.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>en omfattande biltrafik begränsas. Vidare kan en högre kollektivtrafikandel uppnås trots ett minskat kollektivt resande om andra trafikslag, till exempelvis cykel, minskar vilket inte kan anses vara en nytta.</p>	
<p>Slutligen är det svårt att på förhand avgöra vad som är en lämplig färdmedelsfördelning hos medborgarna i länet. Kontoret föreslår därför att målet formuleras i termer av ökade resmöjligheter med kollektivtrafik eller liknande. Ett alternativ är ett mål om ökat antal resor, men eftersom det inte har något egenvärde för (de flesta) medborgare att göra många resor riskerar även detta att bli missvisande. Ett sådant mål kan kombineras med mål om hur biltrafikens skadeverkningar ska minskas, om det bedöms passa i trafikförsörjningsprogrammet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om problematiken. Justeringar av indikatorer och måltal blir en fråga för kommande revideringar av TFP.</i></p>
<p>Kontoret vill uppmärksamma kollektivtrafikmyndigheten att tydligare kommunicera till trafikaktörerna att de måste kontakta trafikkontoret för att komma överens om tillgång till infrastruktur innan en anmälan om kommersiell trafik skickas in.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och tagit hand om den i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Det är viktigt att ansvarsförhållandena kring hållplatser för pendelbåtar tydliggörs och att en gemensam syn på pendelbåtarnas användning och hållplatser skapas, särskilt inför kommande upphandling.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Frågorna hanteras övergripande i kapitel 5 i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Stockholm Parkering anser att infartsparkering är en fråga för hela regionen som bör hanteras genom regionalt samarbete. Bolaget anser därför att frågan om infartsparkering borde lyftas inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. I TFP hanteras infartsparkering inom ramen för "Hela resan".</i></p>
<p>Bolaget vill understryka betydelsen av att trafikförsörjningsprogrammet speglar de behov som besöksnäringen har för att tillfälliga besökare ska kunna nå sina</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>målpunkter. De målpunkter som tillfälliga besökare har är ofta desamma som regionens invånare har för sin rekreation</p>	
<p>En aspekt som saknas i trafikförsörjningsprogrammet är mål kring kombinationsresande och särskilt kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, två trafikslag som har stor potential att stärka varandra.</p>	<p><i>Landtinget har noterat synpunkten. Målen i TFP är satta för att på en övergripande nivå spegla vad som ska uppnås med kollektivtrafiken till år 2030. Mot bakgrund av detta anser landstinget att det blir för detaljerat att i detta sammanhang sätta mål kring kombinationsresor med cykel.</i></p>
<p>I en region med kraftig befolkningstillväxt borde kostnadsökningen per person gå att begränsa. Den stora kostnadsökningen kan också indikera att den tänka bebyggelsestrukturen med flera regionala stadskärnor samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja. Staden anser att detta bör analyseras mer noggrant.</p>	<p><i>Just nu pågår analyserna kring RUFSS 2050. Landstinget anser att denna typ av analyser behöver göras inom ramen för detta arbete.</i></p>
<p>Slutligen saknar staden en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi och dess eventuella påverkan på vårt resmönster.</p>	<p><i>TFP har kompletterats med texter om delningsekonomi och digitalisering i förhållande till kollektivtrafiken.</i></p>
<p><b>Lidingö stad</b></p>	
<p>I kapitel 2 som handlar om mål för kollektivtrafiken anser Lidingö stad att det är av stor vikt att mål om resurseffektivisering är dynamiska och på ett tydligt sätt kan vägas mot andra mål.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>På Lidingö finns lokala tvärförbindelser med stor vikt för det lokala näringslivet och samhällsfunktioner såsom skolor. Det är viktigt att denna typ av förbindelser med låg regional påverkan prioriteras vid</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

kommande effektivisering	
Lidingö stad vill betona vikten av att man fortsätter utreda och upphandla pendelbåtstrafik på Stockholms inre vatten. Det är positivt att denna relativt nya form av kollektivtrafik ges mer utrymme i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>
I dagsläget saknas även täckning av stomnät på norra delen av Lidingö. Här föreslår Lidingö stad en förlängning av buss 73, som idag går mellan Ropsten och karolinska institutet, till Näset via Lidingö centrum och att denna linje ombildas till stomnätslinje 6. För att ytterligare förbättra stomnätets attraktivitet är det också viktigt att turtätheten ökas	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Arbetet med att aktualitetspröva stomnätsplanen pågår.</i>
För att underlätta den långsiktiga planeringen för såväl kommun som för invånare och arbetande i kommunen anser Lidingö stad att det är väsentligt att den kompletterande trafiken med lokaltrafik har en tydlig långsiktighet med förutsägbar turtäthet och tydlig lättillgänglighet för aktuella och planerade behov.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>
<b>Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje, Tyresö)</b>	
Ansvarsfördelning mellan länets olika aktörer som berörs på flera ställen i programmet otydlig och borde kunna utvecklas ytterligare. Detsamma gäller beskrivningen av samverkan som skulle kunna vara mer utförlig för att ge underlag för ett kraftfullt genomförande av de olika aktörernas uppdrag.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och har förtydligat betydelsen av samverkan och ansvarsfördelning i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i>
Trafikförsörjningsprogrammet bör för att öka trovärdigheten förhålla sig till att biltransporter även fortsättningsvis behöver ha en tydlig plats i planeringen.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>
Vi södertörnskommuner efterlyser en	<i>Landstinget har noterat</i>



Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>målbild från landstinget om vilka kollektivtrafikinvesteringar som krävs för att stödja utvecklingen på Södertörn, exempelvis buss- och pendeltågstrafiken samt stombusslinjenätet.</p>	<p><i>synpunkten och beskriver planerade objekt i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Vi södertörnskommuner saknar en målbild för 2030 som på ett balanserat sätt beskriver hur kollektivtrafikutbyggnaden ska ske för att kunna stödja utvecklingen i hela länet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och beskriver planerade objekt i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>När man ska bedöma dessa mål finns dock ingen utvärdering av de befintliga målen med. Det skulle underlätta när man ska bedöma rimligheten i de nya visionära målen.</p>	<p><i>Det finns en uppföljning av det befintliga TFP från april 2014. Den finns tillgänglig på <a href="http://www.sll.se">www.sll.se</a>.</i></p>
<p>Södertörnskommunerna vill påpeka att de förutsättningar som beskrivs, att personer vill och kan åka kollektivt, inte är tillräckliga. Det krävs även att kollektivtrafikalternativet är attraktivt och tidseffektivt för att en betydande överflyttning från biltrafiken ska kunna ske.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Vi saknar mål för restidskvot mellan samtliga stadskärnor i regionen.</p>	<p><i>Landstinget har medvetet valt att lyfta fram restidskvoten mellan stadskärnor på samma regionhalva eftersom det speglar resandet i tvärläng, vilket är den resrelation som ytterligare behöver stärkas för att bli konkurrenskraftig mot bilen. Snabba tvärförbindelser med kollektivtrafiken var också något som lyftes fram i den invånardialog som genomfördes vintern 2016.</i></p>
<p>Vi saknar också mål för restidskvot mellan noder/tätorter och de närliggande stadskärnorna.</p>	<p><i>TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå. Det är därför inte möjligt att i detta sammanhang lyfta fram alla resrelationer av intresse.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>En viktig parameter som vi saknar för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är att resandet från tätorter som exempelvis Salem, Nykvarn och Vendelsö till stadskärnorna förbättras både med ökat utbud och förbättrade bytespunkter. Effektivare bytespunkter är något som har lyfts fram och som vi vill ska ge ett större avtryck i programmet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. Vikten av bytespunkter behandlas under avsnittet om "Hela resan" i TFP.</i></p>
<p>Den parameter som lyftes fram som den viktigaste i enkätundersökningen var tillförlitlig realtidsinformation. Vi vill gärna se att det finns något mål kring det under kapitel 2.3.1</p>	<p><i>TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och målen är således också av en övergripande karaktär. I det fortsatta arbetet med att implementera TFP behöver sannolikt aspekter såsom realtidsinformation beaktas.</i></p>
<p>Från Södertörnskommunerna saknar vi även en skrivning eller ett resonemang kring pendelparkeringar som ett av flera verktyg för att öka kollektivtrafikresandet</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. I TFP hanteras infartsparkering inom ramen för "Hela resan".</i></p>
<p>Vi södertörnskommuner skulle dock gärna se att det normkritiska förhållningssättet gör ännu tydligare avtryck i programmet. Vi vill se tydligare ambitioner och planering för hur överflyttning från bil till kollektivtrafik kan överstiga målet på 5 % till 2030.</p>	<p><i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat program har detta förtydligats. När det gäller att öka kollektivtrafikens marknadsandel med mer än fem procentenheter har detta inte analyserats inom ramen för arbetet med TFP. Dessa analyser har genomförts i arbetet med RUF5 2050.</i></p>
<p>Södertörnskommunerna ser inte att kollektivtrafiken är likvärdigt utbyggd i hela länet, det är stort fokus på centrala Stockholm och de större tätorterna och det fattas bra tvärförbindelse som möjliggör god kollektivtrafik. God kollektivtrafik saknas på landsbygden.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. Den regionala balansen är viktig och eftersträvas både av trafikförvaltningen, Länsstyrelsen och av Trafikverket. I arbetet Länsplanen är regional balans en faktor.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det saknas mått för att mäta trängsel i kollektivtrafiken.	<i>Landstinget anser att på den övergripande nivån som TFP har omfattas trängsel av indikatorn om andel nöjda resenärer.</i>
Södertörnskommunerna ifrågasätter formuleringen att stomnätet ”i största utsträckning” ska ligga fast. Det finns stora behov av utvidgning av stomnätet inom Södertörn såväl mellan stadskärnorna som mellan olika tätorter och närmaste stadskärna.	<i>Stomnätet har som grundförutsättning att inte ändra sträckning mer än undantagsfall. På det sättet garanteras en trygghet såväl för de som ansvarar för infrastruktur och bebyggelse liksom för den som utnyttjar kollektivtrafiken. Givet detta behöver givetvis stomnätet utvecklas när det behövs. Just nu pågår en aktualitetsprövning av nätet.</i>
Ambitionerna i stomnätsplanen bör höjas och Södertörnskommunerna ser behov att ett utvecklat och tätare stomnät på Södertörn än vad planen pekar ut.	<i>Stomnätsplanen håller på att aktualitetsprövas.</i>
Södertörnskommunerna anser att det för att stärka stomnäts roll ska tillskapas attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor, det ligger väl i linje med stomnätsstrategins inriktning om attraktiva bytespunkter vilket vi välkomnar. Vi ser fram mot att gemensamt arbeta för ett genomförande av riktigt attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta. Just nu pågår planeringen av nya bytespunkter ibland annat Barkarby, Kista och Södertälje.</i>
<b>Haninge kommun (ingår i Södertörnskommunerna)</b>	
Förvaltningen anser att programmet bör kompletteras med en inledande text som tydliggör att landstingets trafikförvaltning är kollektivtrafikmyndighet och därmed ytterst ansvarig för kollektivtrafiken i Stockholms län.	<i>Landstinget håller med om detta och har kompletterat med ett nytt kapitel i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP som beskriver vad TFP är.</i>
Det bör även framgå att trafikoperatören är upphandlad av landstinget och vad	<i>Landstinget har noterat synpunkten. I TFP:s text</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

incitamentsavtalen innebär.	<i>framgår vad som är upphandlad trafik. Däremot beskrivs inte avtalskonstruktioner i TFP eftersom det är relativt detaljerad information och beskrivs i andra dokument.</i>
Kommunens roll i planering och utveckling av kollektivtrafiken kan med fördel även framgå mer konkret.	<i>Landstinget håller med om detta och har förtydligat samverkan i kapitel 4 i förslaget till slutgiltigt reviderat TFP. Landstinget ser också fram emot ett fortsatt samarbete med länets aktörer kring kollektivtrafikens utveckling.</i>
Förvaltningen ser positivt på konceptet "Hela resan". Ansvarsfördelningen bör emellertid förtydligas genom att konkretisera vad varje aktör ansvarar för under de olika delarna av resan som illustreras på sidan 15.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om vikten av en tydlig ansvarsfördelning. Det är dock svårt att på en generell nivå utöver den som beskrivs i TFP gå in på ansvarsfördelningen. Detta behöver diskuteras och beslutas inom respektive uppdrag.</i>
I övrigt vill förvaltningen, med anledning av incitamentsavtalen mellan landstinget och trafikoperatören, uttrycka sin tveksamhet inför att den strategiska kollektivtrafikplaneringen har flyttats från landstinget till trafikoperatören.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Landstinget håller dock inte med om att den strategiska planeringen har flyttats till trafikoperatören.</i>
<b>Huddinge kommun (ingår i Södertörnskommunerna)</b>	
Kommunen framhåller att det i programmet saknas åtgärder/strategier för hur målen ska nås.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och har i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP infört ett nytt avsnitt som handlar om genomförandet av planen.</i>
För att programmet ska ge underlag för ett kraftfullt genomförande behöver beskrivningen av ansvarsfördelning mellan	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med. I det slutgiltiga förslaget till reviderat</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

länets olika aktörer och samverkan utvecklas ytterligare.	<i>TFP har samverkan och ansvarsfördelning beskrivits ytterligare jämfört med i remissversionen.</i>
Målen om en attraktiv region omfattar enligt programmet hela regionen. För att uppnå detta anser Huddinge kommun att målmodellen behöver kompletteras med mål om regional utjämning mellan södra och norra regionhalvan samt redovisa ett nuläge för hur den regionala balansen ser ut.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Målmodellen är utformad för att ge en övergripande bild av hur kollektivtrafiken i länet utvecklas och om denna utveckling går åt rätt håll. Mot bakgrund av detta har inga nedbrytningar gjorts. I det fortsatta arbetet med TFP och dess förverkligande kan denna typ av nedbrytningar och analyser komma att ingå.</i>
Spårväg syd som är den enda stora investeringen på södra regionhalvan finns varken med i uppräknningen eller syns i bilder som presenterats i samband med remissförslaget.	<i>Landstinget för in Spårväg Syd i beskrivningen av kollektivtrafiken år 2030.</i>
Kommunen noterar att trafikförvaltningen hänvisar till RUFSS 2010 i programmet. RUFSS 2010 upphör formellt att gälla fr.o.m. september 2016 och Huddinge kommun förväntar sig att det regionala trafikförsörjningsprogrammet samordnas med RUFSS 2050 i det fortsatta arbetet.	<i>Det sker löpande avstämningar med arbetet med RUFSS 2050.</i>
Kommunen vill påpeka att de förutsättningar som beskrivs, att personer vill och kan åka kollektivt, inte är tillräckliga för att få fler personer att välja kollektivtrafiken. Det krävs även att kollektivtrafiken är attraktiv, tidseffektiv och enkel för att en betydande överflyttning från biltrafiken ska kunna ske.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och instämmer i detta.</i>
Kommunen anser att det övergripande målet "ökat kollektivt resande" behöver omformuleras, t.ex. attraktiv kollektivtrafik eller liknande, för att bättre koppla till	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Målmodellen är samrådd och diskuterad med ett stort antal aktörer. I arbetet</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

visionen.	<i>med nästa revidering av TFP kan målmodellen komma att justeras.</i>
För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla anser kommunen att målet inte enbart kan fokusera på tillgänglighet för funktionsnedsatta utan t.ex. även inkludera grupper som inte har tillgång till bil. Målet behöver kompletteras med även andra mått. Det kan t.ex. vara möjligheten att parkera sin cykel vid kollektivtrafiken osv.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att alla grupper av resenärer är viktiga att ta hänsyn till. När det gäller personer med funktionsnedsättning lyfts de särskilt fram i kollektivtrafiklagen.</i>
Huddinge kommun noterar att målen i programmet är nya och att nuläget är nytt. Kommunen saknar en förklaring till dessa förändringar. Kollektivtrafikens marknadsandel mäts på ett nytt sätt.	<i>Inför revideringen av TFP genomfördes en uppföljning (april 2014), enkäter bland resenärer och bilister, enkäter till samtliga chefer inom trafikförvaltningen mm. Tillsammans med workshops och samråd har den nya målmodellen tagits fram. Många av indikatorerna och dess måltal är samma som i TFP från 2012. När det gäller kollektivtrafikens marknadsandel mäts den på samma sätt som tidigare. Det är undersökningen som är ny.</i>
Dock anser kommunen att målet för restidskvoten mellan samtliga stadskärnor i regionen är viktig och också måste finnas med i programmet.	<i>Landstinget har medvetet valt att lyfta fram restidskvoten mellan stadskärnor på samma regionhalva eftersom det speglar resandet i tvärled, vilket är den resrelation som ytterligare behöver stärkas för att bli konkurrenskraftig mot bilen. Snabba tvärförbindelser med kollektivtrafiken var också något som lyftes fram i den invånardialog som genomfördes vintern 2016.</i>
Vidare anser kommunen att målet med en restidskvot på 1,9 år 2030 är alldeles för lågt	<i>Landstinget instämmer i detta. I det slutgiltiga förslaget till</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

ställt. Vi anser att måлтаlet bör vara 1,5 eller lägre.	<i>reviderat TFP är kvoten satt till 1.5.</i>
I samma måltabell redovisas även andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land. Kommunen frågar sig hur dessa trafikslag ser ut och varför de inte redovisas per trafikslag?	<i>Mål och indikatorer i TFP är satta för att spegla utvecklingen av kollektivtrafiken i länet på en övergripande nivå. Att bryta ner dem på trafikslag blir en fråga för det fortsatta arbetet med att implementera planen.</i>
Huddinge kommun saknar mått för att mäta trängsel i kollektivtrafiken.	<i>Landstinget anser att trängsel fångas upp av den övergripande indikatorn avseende andel nöjda resenärer.</i>
I måltabellen för en attraktiv region saknar kommunen mål för pålitlig kollektivtrafik.	<i>Pålitligt handlar i detta sammanhang om transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafiken och bygger på samverkan mellan länets aktörer. Pålitligt följs av en indikator som följer hur nöjda allmänheten är med kollektivtrafiken i länet. Denna indikator har valts för att den samlat speglar invånarnas uppfattning av kollektivtrafiken till skillnad mot indikatorn som följer andelen nöjda resenärer och som följer upp fokusområdet Konkurrenskraftigt.</i>
Dock saknar kommunen en mer utförlig beskrivning kring samverkan för att ge underlag för ett kraftfullt genomförande av de olika aktörernas uppdrag. Detsamma gäller beskrivningen av ansvarsfördelningen mellan länets olika aktörer, som kommunen upplever är otydlig och skulle kunna utvecklas ytterligare.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och har förtydligat betydelsen av samverkan och ansvarsfördelning i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i>
Kommunen anser att programmet behöver redovisa tydliga mål för effektivare bytespunkter och låta det ge större avtryck i	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att effektiva bytespunkter och</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>programmet. Tydlig information innan, under och efter resan har stor betydelse för att kollektivtrafiken ska upplevas vara enkel. Kommunen saknar det i målbilden.</p>	<p><i>tydlig information är viktiga pusselbitar i en attraktiv kollektivtrafik. Målmodellen och dess indikatorer är dock satta för att följa kollektivtrafiken på en övergripande nivå. Information ingår i indikatorn nöjda resenärer och enkelt ingår i det strategiska förhållningssättet "Resenären i fokus" i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Vidare ser kommunen att det behövs tydligare strategier för pendelparkeringar. Var ska det satsas och vem är ansvarig?</p>	<p><i>TFP beskriver vad som ska uppnås med kollektivtrafiken till år 2030. Hur detta ska lösas lämnar programmet till länets aktörer att lösa. Frågor kring pendelparkeringar anser landstinget ingår i "hur:et".</i></p>
<p>Även målkonflikter behöver beskrivas.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och instämmer i att även målkonflikter är viktiga att belysa. Detta har i möjligaste mån på en övergripande nivå gjorts i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p><b>Nykvarn kommun (ingår i Södertörnskommunerna)</b></p>	
<p>"Trafikförvaltningens stomnätsplan för Stockholms län pekar ut en ny stomlinje mellan Nykvarn och Södertälje med en fortsättning mot Nynäshamn. Linjen är till för att skapa en bättre koppling mellan Nykvarn och Södertälje. Nykvarns kommun vill återigen peka på denna viktiga resrelation, bussförbindelsen ses som nödvändig och mest effektiv då målpunkterna i Södertälje är utspridda. Nykvarns kommun önskar också att SLL ser på möjligheterna att utveckla detta stomnät i riktning mot Stockholm istället för mot</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Just nu pågår en aktualitetsprövning av stomnätsplanen.</i></p>



Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Nynäshamn"	
Idag finns kollektivtrafik i öst-västlig riktning till grannkommunerna genom regiontåg till Strängnäs respektive Södertälje och bussar till Södertälje. Däremot saknas trafik i nordsydlig riktning mot Enhörna och Järna. Kollektivtrafiken skulle underlätta för barn och ungdomar boende i Enhörna som harfritidsaktiviteter i Nykvarn. Kommunen vill återigen påpeka behovet av en förlängning av bussen till Sundsvik mot Enhörna.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>Salem kommun (ingår i Södertörnskommunerna)</b>	
Ansvarsfördelningen mellan länets aktörer är otydlig och borde kunna utvecklas. Detsamma gäller beskrivningen av samverkan som skulle kunna vara mer utförlig för att ge underlag för ett kraftfullt genomförande.	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>
För att öka trovärdigheten bör programmet förhålla sig till att biltransporter även fortsättningsvis behöver ha en tydlig plats i planeringen, det är uppenbart ju längre ut i länet man kommer.	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>
Södertörnskommunerna efterlyser en målbild om vilka kollektivtrafikinvesteringar som krävs för att stödja utvecklingen på Södertörn, exempelvis buss- och pendeltågstrafiken samt stombusslinjenätet	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>
Bytespunkterna bör ge ett större avtryck i programmet.	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>
Det viktigaste i medborgarnas enkätundersökning var tillförlitlig realtidsinformation, Södertörnskommunerna vill gärna se ett mål kring det.	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Ambitionerna i stamnätsplanen bör höjas och Södertörnskommunerna ser behov att ett utvecklat och tätare stamnät på Södertörn än vad planen pekar ut.	<i>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.</i>
<b>Värmdö kommun</b>	
Det är i vissa fall svårt att tolka vad målen innebär i form av åtgärder och vilka åtgärder som är nödvändiga för att nå dessa mål.	<i>TFP beskriver vad som ska uppnås med kollektivtrafiken till år 2030. Hur detta ska lösas lämnar programmet till länets aktörer att lösa.</i>
Måltalet att öka kollektivtrafikens marknadsandel är viktigt och ligger i linje med kommunens syn. För att så ska kunna ske är det viktigt att åtgärder på kort sikt även stödjer denna utveckling. En minskad turtäthet i regionen ger tyvärr andra signaler.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>Nacka kommun</b>	
Det är viktigt att lyfta frågan om hur möjligheten till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik kan förbättras.	<i>Landstinget noterar synpunkten och har för avsikt att utveckla TFP:s text om anslutningsresor med gång och cykel.</i>
Det är dessutom viktigt att prioritera kollektivtrafik på vatten.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Definiera tydligare vad de olika måltalen innebär och ambitionsnivån gällande flera av måltalen bör höjas.	<i>I TFP beskrivs på en övergripande nivå vad som ska uppnås med kollektivtrafiken fram till år 2030. Att konkritisera och bryta ner detta faller inom ramen för genomförandet av programmet. Landstinget noterar synpunkten och instämmer i att ambitionen bör vara hög för samtliga indikatorer, men liksom alla ambitioner behöver den vara väl avvägd utifrån en</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

	<i>helhetsbedömning av landstingets åtaganden, mål och förutsättningar. Osäkerhet om ekonomins utveckling och landstingets omfattande investeringsplan medför därtill behov av att säkerställa marginaler för att kunna hantera en sämre ekonomisk utveckling och oförutsedda händelser. Landstinget bedömer att måltalet i TFP är väl avvägt.</i>
Det är viktigt att definiera vad tillgänglighet innebär, tex gällande vilka krav som ställs på hur fartygen ska vara utformade.	<i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har fullt tillgänglig linje eller bytespunkt definierats.</i>
<b>Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker)</b>	
Nordostkommunerna framhåller särskilt vikten av kontinuitet och förutsägbarhet inom kollektivtrafiken.	<i>Landstinget håller med om detta.</i>
Förändringar av trafikering ska planeras i god tid och i nära samverkan med kommunerna och informationsinsatserna till allmänheten behöver förbättras.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>
Det nya trafikförsörjningsprogrammet saknar avsnitten som fanns med i tidigare program såsom strategier för att nå målen, genomförande och ekonomiska konsekvenser. Detta behöver tillföras förslaget.	<i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP finns ett kapitel som handlar om genomförandet av TFP.</i>
Målmodellen behöver kompletteras men några delmål och indikatorer som fanns med i föregående program. Exempelvis saknas indikatorer som visar "trängsel och komfort" i kollektivtrafiken. I resultatet från enkätundersökningen framkommer att "sittplats och trängsel" är en viktig faktor för att resenärer ska välja kollektivtrafik. Detta bör finnas som ett delmål i	<i>Målmodellen och dess indikatorer är satta för att spegla kollektivtrafiken på en övergripande nivå. Indikatorer så som trängsel och komfort anses ingå i indikatorn nöjda resenärer. I arbetet med att implementera TFP behöver nöjdheten brytas ner i sina</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721

Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

trafikförsörjningsprogrammet.	<i>komponenter och då kommer trängsel, komfort etc att hanteras.</i>
<p>Stockholm Nordost anser att trafikförsörjningsprogrammet i beskrivningen av år 2030 också ska innefatta dels en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda och dels de förhandlingar som pågår bl.a. inom ramen för Sverigeförhandlingen om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan. Dessa är tillväxtskapande åtgärder som stödjer ett sammanhållet kollektivtrafiksystem i en flerkärnig region.</p>	<p><i>Landstinget har fattat beslut om att enbart redovisa objekt som finns med i de befintliga planerna.</i></p>
<p>Kommunerna stödjer målsättningen att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 5 procentenheter till år 2030. Hur detta ska genomföras bör konkretiseras, inte minst med tanke på de avstängningar och andra störningar som Stockholmsregionen står inför de närmaste åren vad gäller trafiksystemet. För nordostkommunernas del kommer främst fortsatta avstängningar av trafiken på Roslagsbanan och ombyggnaden av Roslags Näsby trafikplats att innebära stora utmaningar att klara målet om en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel med 2,5 % till år 2020. Ambitionen fram till år 2030 bör emellertid vara betydligt högre för regionens kranskommuner, inte minst för nordostsektorn där kollektivtrafikandelen är låg.</p>	<p><i>Fokus i TFP ligger på vad kollektivtrafiken ska uppnå till år 2030. Hur detta ska uppnås lämnas till länets aktörer att lösa. I detta arbete har Landstinget och trafikförvaltningen ett stort ansvar.</i></p> <p><i>När det gäller indikatorn om kollektivtrafikens marknadsandel delar landstinget Stockholm Nordosts uppfattning att ambitionen är olika beroende på område, dagens marknadsandel, resrelation och syfte.</i></p>
<p>Nordostkommunerna är positiva till att det i trafikförsörjningsprogrammet används bl.a. restidskvot mellan regionkärnor som måltal. Programmet behöver emellertid kompletteras också med måltal om restidskvot för flera olika bebyggelsestrukturer. Det är viktigt att det nya trafikförsörjningsprogrammet visar på</p>	<p><i>Landstinget har medvetet valt att lyfta fram restidskvoten mellan stadskärnor på samma regionhalva eftersom det speglar resandet i tvärled, vilket är den resrelation som ytterligare behöver stärkas för att bli konkurrenskraftig mot</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>en mer ambitiös målsättning för restidskvoten och det är lämpligt att använda kvoten som ett maxvärde.</p>	<p><i>bilen. Snabba tvärförbindelser med kollektivtrafiken var också något som lyftes fram i den invånardialog som genomfördes vintern 2016.</i></p> <p><i>En ytterligare kvot har lagts till jämfört med remissversionen av TFP, dvs mellan regionala stadskärnor och Arlanda. När det gäller ambitionen är den också justerad mot tidigare och är satt till 1,5.</i></p>
<p>Nordostsektorn är geografiskt stor. Bara Norrtälje kommun utgör cirka en tredjedel av hela Stockholms län. Det är därför viktigt att i de kommande planerna beakta regionens ytterområden så att dessa områden, där det är möjligt och rimligt, också får en god kollektivtrafik som kan upplevas attraktiv i förhållande till den egna bilen.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Att kollektivtrafiken upplevs som tillgängliga för alla, oavsett de individuella förutsättningarna, exempelvis för personer med funktionshinder, ser vi som absolut nödvändigt. Detta gäller såväl spår- som busstrafik med stationer och hållplatser. Många hållplatser består i dagsläget endast av en stolpe utan hållplatsficka. Problemet behöver hanteras utifrån ett barn-, tillgänglighets och säkerhetsperspektiv.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Det som saknas är att hela- resanperspektivet också syns i målen. Nordostkommunerna föreslår att under det nedbrutna målet "Konkurrenskraftig" komplettera med ett delmål som handlar om attraktiva och bekväma bytespunkter med god information, cykelparkering och väderskydd i trygga miljöer.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. TFP fokuserar på vad kollektivtrafiken ska uppnå till år 2030. Hur detta ska lösas lämnar TFP till länets aktörer att lösa. Viktiga delar i lösningen är exempelvis just kopplingen till cykel, trygga miljöer etc.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Måltalen för minskat buller från spårtrafik bör kompletteras med maximal bullernivå från buss.	<i>Buller från nya bussar reglerar i nya EU krav. Vägghållarna arbetar med åtgärdsprogram i enlighet med Förordningen om omgivningsbuller.</i>
Under det nedbrutna målet "Resurseffektivt" är det av stor betydelse för nordostkommunerna att se till att den allmänna trafikplikten tillgodoser de behov av kollektivtrafik som finns på landsbygden.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
Det behövs tydliga stråk och en helhetssyn där högre turtäthet eftersträvas. På platser där detta inte är möjligt eller är mer kostnadseffektivt ser kommunerna inom Stockholm Nordost ett behov av flexibel kollektivtrafik, t.ex. via anropstyrning.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
I det tidigare trafikförsörjningsprogrammet fanns avsnitt som handlade om åtgärder för att nå målen, genomförande av trafikförsörjningsprogrammet och om ekonomiska konsekvenser. För att trafikförsörjningsprogrammet ska bli ett styrande dokument för länet och få genomslag krävs att det nya förslaget till trafikförsörjningsprogram kompletteras med dessa avsnitt.	<i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP finns ett kapitel som behandlar genomförandet av TFP. När det gäller de ekonomiska konsekvenserna finns de beskrivna bland annat i landstingets budgetunderlag, investeringsplan etc.</i>
Nordostkommunerna vill också lyfta fram behovet av en långsiktig plan för framtida finansiering av investering och drift av kollektivtrafik med allmän trafikplikt.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
Det övergripande målet för hur kollektivtrafiken ska bidra till en attraktiv region behöver kompletteras med fler och mer konkreta måttal. Det nedbrutna målet "Tillväxtskapande" behöver prioriteras upp och konkretiseras ytterligare utöver det angivna måttalet "Andelen av regionens invånare som når minst 55 % av länets arbetsmarknad inom 45 minuter dörr till dörr med kollektivtrafik".	<i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har ytterligare en indikator inom detta område lagts till: restidskvot mellan regionala stadskärnor och Arlanda. Indikatorn om tillgänglighet till arbetsplatser har strukits eftersom det har utgått ut RUF 2050.</i>
En viktig del som saknas i förslaget är mål	<i>Landstinget anser att</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>om förseningar och robusthet. Delmålet för attraktiv region klumpas ihop till två indikatorer och inget av dem handlar om förseningar trots att målområdet handlar om pålitlighet.</p>	<p><i>förseningar och robusthet i detta avseende fångas upp av indikatorn andel nöjda resenärer.</i></p>
<p>Vad gäller ställningstagandet i programmet om "Innovativt tänkande och arbetssätt" anser nordostkommunerna att trafikförsörjningsprogrammet både behöver utvecklas vad gäller framförhållning för kollektivtrafikens tekniska och innovativa utveckling men också, på kort sikt, öppna för mer flexibla lösningar vad gäller t.ex. dimensionerande fordon.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har texterna kring detta utvecklats.</i></p>
<p>Stockholm Nordost anser att stomnätsplanen behöver uppdateras dels vad gäller pågående Sverigeförhandling om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan och dels med en förlängning av Roslagsbanan mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta. Kopplingen mot Arlanda innebär också en god bytesmöjlighet till pendel- och regionaltåg mot Uppsala.</p>	<p><i>Just nu pågår en aktualitetsprövning av Stomnätsplanen.</i></p>
<p>I planeringen för en attraktiv och hållbar stad i den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge, där det både finns stomtrafik och barriäreffekter i form av Roslagsbanan och bussar på E18, finns inte förutsättningar för att dimensionera lokalgatorna för långa bussar, med exempelvis stora korsningar som följd. Det finns behov av mer flexibla lösningar som kompletterar nuvarande lokal-och stombusstrafik och för att vara öppen för innovation när det kommer till dimensionerande fordon och utformning av gaturum som både ska passa staden och kollektivtrafiken.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har texterna kring innovativa och flexibla lösningar utvecklats.</i></p>
<p>Ett enhetligt biljettsystem för</p>	<p><i>Det finns inga planer på ett</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Waxholmsbolaget och övrig kollektivtrafik är grundläggande för att stärka ett hållbart resande i skärgården	<i>gemensamt taxesystem och olika prisstrategier ingår inte i TFP.</i>
Det är också viktigt att Trafikförvaltningen tydligare visar sitt ansvar för en utveckling av ett tillväxtskapande kollektivtrafikssystem i samspel med andra aktörer.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. I programmets målmodell har kollektivtrafikens roll som tillväxtskapande lyfts fram i och med fokusområdet med samma namn.</i>
<b>Norrtälje (ingår i Stockholm Nordost)</b>	
Landsbygdsperspektivet måste belysas i måltalen och kriterier för trafik i glesa områden behöver tas fram i trafikförsörjningsprogrammet.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att dessa kriterier bör tas fram. Detta arbete ingår dock inte i TFP som är ett dokument vars fokus ligger på en övergripande nivå.</i>
Norrtälje kommun anser att även kriterier för vad som är attraktiv kollektivtrafik bör tas fram.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. I det fortsatta arbetet med att implementera planen kan denna analys komma att ingå.</i>
Måltalen behöver kompletteras med tillgång till och tillgänglighet med kollektivtrafik särskilt anpassade för glesa områden. På landsbygden drabbas färre individer än i en tät stadsmiljö vid förändringar i turutbud av kollektivtrafiken men slår hårt mot dem som är beroende av den.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Fokus för målmodellen är dock länet på en övergripande nivå. Däremot behöver frågan hanteras i implementeringen av TFP.</i>
Det är otydligt hur trafikförsörjningsprogrammet förhåller sig till framtagandet av ny RUF 2050.	<i>Landstinget har förtydligat kopplingen till RUF 2050.</i>
Norrtälje kommun anser att Trafikförvaltningen bör utreda förutsättningarna för nya lösningar med exempelvis anropsstyrd trafik för att klara kollektivtrafikförsörjningen i områden med lägre resandeunderlag, och överlämnar det till Trafikförvaltningen i Stockholms län	<i>Landstinget har utrett frågan om utvecklad landsbygdstrafik med anropsstyrd trafik. Trafiknämnden informerades om utredningen på sitt sammanträde i mars 2017.</i>



Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Täby (ingår i Stockholm Nordost)</b>	
Mellan de regionala stadskärnorna Täby Centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik pekar RUFSS2010 ut ett reservat i Täby kommun för en ny förbindelse. Denna tvärförbindelse lyfts i remissförslaget och i det fortsatta arbetet bör utgöra en relation som analyseras under indikatorn "restidskvot mellan stadskärnor på samma regionhalva"	<i>Landtinget har noterat synpunkten.</i>
Täby kommun ser positivt på den strategiska inriktningen "Hela-resan" och för att ytterligare ge prioritet för cyklister bör möjligheten att ta med cykel på tågen utanför rusningstid utredas i det fortsatta arbetet.	<i>Landtinget har noterat synpunkten.</i>
En viktig del för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som resenärerna upplever som trygg och säker, är att både vagnpark och infrastruktur ges utrymme för erforderligt underhåll	<i>Landtinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
<b>Sollentuna kommun</b>	
I många fall fordrar en hög måluppfyllelse ett nära samarbete, men att peka ut flera "aktörer som bidrar" till att uppnå målen skapar också otydlighet kring hur ansvaret är fördelat. Målen bör vara formulerade så att denna otydlighet om ansvar kan undvikas. Helst målen fokusera på trafikförvaltningens och trafikentreprenörernas ansvar. Samtidigt får inte detta skymma behovet av samordning mellan aktörerna.	<i>Landstinget håller med om att ett nära samarbete mellan länets aktörer är nödvändigt för att uppfylla målen i TFP. Det omfattar såväl landstinget och trafikoperatörer som kommuner och andra myndigheter.</i>
Trots insikten att hela resan från dörr-till-dörr behöver fungera saknas det mål för detta i trafikförsörjningsprogrammet. Här skulle gränsdragningsfrågor mellan de olika aktörerna kunna lyftas fram. I många kommuner är möjligheten till	<i>Landstinget håller med om att hela resan är mycket viktig och den ingår också i det strategiska förhållningssättet "Människan i fokus". Utbyggnader av regionala cykelstråk är också</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>kombinationsresor och smidiga byten mellan exempelvis cykel och kollektivtrafik, avgörande för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Utbyggnaden av dessa regionala cykelstråk har en stor betydelse för den regionala kollektivtrafiken, vilket borde lyftas fram i trafikförsörjningsprogrammet</p>	<p><i>viktigt för invånarna i länet. Landstinget håller dock inte med om att denna utbyggnad har stor betydelse för den regionala kollektivtrafiken.</i></p>
<p>Trafikförsörjningsprogrammet bör även lyfta fram vikten av goda cykelparkeringar och arbetet med ett regionalt låncykelsystem i Stockholms län.</p>	<p><i>Landstinget har i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP betonat vikten av kombinationsresor.</i></p>
<p>Ytterligare en notering är att nya former av kollektivtrafik inte behandlas i trafikförsörjningsprogrammet. I samarbete med trafikförvaltningen studerar Sollentuna kommun förutsättningarna för att försörja det expanderande Väsjöområdet med linbana. Med målåret 2030 finns det skäl att i trafikförsörjningsprogrammet föra resonemang om hur trafiksystemet kan komma att utvecklas i olika avseenden på längre sikt.</p>	<p><i>Landstinget har i det strategiska förhållningssättet "Anpassningsförmåga" beskrivit hur landstinget övergripande ska arbeta med flexibla lösningar och riskförebyggande. Rent generellet beskrivs inga särskilda trafikslag, utan TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå.</i></p>
<p>Programmet skulle därför öka i tydlighet om principer redovisas för hur målen inbördes ska prioriteras.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och instämmer att prioritering av mål är viktigt. I TFP har dock beslut tagits att inte prioritera mellan målen. Det sker i stället i det löpande arbetet inom respektive uppdrag.</i></p>
<p>Det behövs en bättre analys av vilka restidsrelationer som bör prioriteras och vilken ambitionsnivå för dessa som ska eftersträvas.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten. De analyser som genomförts inom ramen för revideringen av TFP tillsammans med de som gjorts i arbetet med RUFSS 2050 bedöms som tillräckliga av landstinget</i></p>
<p>Fler relationer än mellan kärnorna behöver också studeras. Det vore önskvärt om de restidskvoter som används i trafikförsörjningsprogrammet kan brytas</p>	<p><i>Landstinget anser att vidare studier av restidskvoter bör ske inom ramen för andra uppdrag än revideringen av TFP. TFP</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

ner och användas i den kommunala planeringen.	<i>följer upp kollektivtrafiken på en övergripande nivå.</i>
Formuleringen av högsta bullernivåer är inte helt tydlig. Tydligheten skulle öka om det uttryckligen framgår att det är "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" som gäller. Bullermålet bör inte begränsas till att avse tunnelbanor och lokalbanor. Med hänsyn till att bussar ofta står för maximalnivåerna på kommunala gator behöver mål för högsta bullernivåer från bussar läggas till.	<i>Förordningen omfattar nya bostäder och inte befintlig SL-trafik. Målen i trafikförsörjningsprogrammet baseras på de riktvärden som finns i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Buller från nya bussar reglerar i nya EU krav. Väghållarna arbetar med åtgärdsprogram i enlighet med Förordningen om omgivningsbuller</i>
Målet om minskning i utsläpp av partiklar och kväveoxider bör vara att kollektivtrafiken inte ska vara en bidragande orsak till överskridande av miljökvalitetsnormerna och de regionala miljömålen för Frisk luft.	<i>Att öka kollektivt resande istället för att åka egen bil, är trafikförsörjningsprogrammets viktigaste bidraget till de regionala målen. Den upphandlade kollektivtrafiken har redan väldigt hög miljöprestanda och låga utsläpp. Målen angående kväveoxider och partiklar i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet styr mot ännu bättre miljöprestanda.</i>
Det framgår inte vad de föreslagna minskningarna i %-satserna innebär i förhållande till miljökvalitetsnormerna och de regionala miljömålen. Därför är de svåra att följa upp.	<i>Målen i trafikförsörjningsprogrammet omfattar SL-trafiken och följs upp årligen på forsonsindivid nivå.</i>
Det saknas ett mål gällande Giftfri miljö och kemikaliehantering. Det skulle vara bra om målen kunde anpassas till de mål och åtgärder som anges i den regionala miljömålsstrategin för Giftfri miljö där landstinget är en viktig aktör och medansvarig till programmet.	<i>Landstingets arbete gällande kemikaliehantering styrs och följs upp inom ramar för landstingets miljöpolitiska program.</i>
Ett alternativt sätt att använda de	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

föreslagna måtten för resurseffektivitet är att begränsa de till jämförelser mellan alternativa sätt att tillgodose samma behov av trafikutbud.	
Ett dilemma med måtten för resurseffektivitet är att de kan motverka att kollektivtrafiken etableras tidigt när nya bostads- och arbetsplatsområden byggs ut. Det är viktigt att kollektivtrafiken etableras tidigt för att stimulera vanor som möjliggör ett kollektivtrafikresande i högre utsträckning	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
<b>Solna stad</b>	
Planering av nya busslinjer måste ingå som en viktig del i planläggningen för att den nya bebyggelsen ska bli tillgänglig	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
I de ambitioner som finns för "Hela resan" och som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet anser Solna att utbyggnad av en ny regional järnvägsstation vid Solna station bör ingå	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
För att nå målen om att öka kollektivtrafikandelen av det totala antalet resande i Stockholmsregionen krävs insatser som ökar tillgängligheten. En mycket viktig förutsättning är att det kan öppnas nya tunnelbanestationer eller nya uppgångar i befintliga stationer. I Solna finns flera förslag om detta, exempelvis i Västra Skogen eller Solna strand/västra Huvudsta.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Mellan centrala Solna och Bergshamra utgörs idag av busstrafik. Trots att flera linjer ingår i stomnätet, är restiden lång under högtrafik, eftersom bussarna färdas längs de hårt trafikbelastade Uppsalavägen och Bergshamravägen. Det är nödvändigt att ersätta busstrafiken med spårlinjer, spårväg alternativt tunnelbana, för att förbättra tillgängligheten mellan	<i>Just nu pågår aktualitetsprövningen av Stomnätsplanen. Synpunkten kan komma att hanteras inom ramen för detta arbete.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

stadsdelarna	
<b>Sundbybergs stad</b>	
Sundbyberg stad önskar dock ett större fokus på intermodala resor. Detta är en viktig faktor för att öka andelen resande med kollektivtrafiken och därmed kollektivtrafikens konkurrenskraft. Sundbyberg vill därför särskilt poängtera behovet av ett ökat fokus på gatumiljö som gående- och vistelsemiljö i hela kollektivtrafikplaneringen	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
Staden bedömer att målet om 100 procent tillgänglighet år 2030 kan vara svårt att uppnå vad gäller lutningar med hänsyn till typografi, men även i befintliga miljöer där utrymmet ofta är begränsat. Det saknas i programmet även en definition av vilket avstånd från hållplats/station/kaj som detta avser.	<i>Landstinget noterar synpunkten. Riktlinjer kring tillgänglighet i kollektivtrafiken finns i trafikförvaltningens Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning</i>
Vad det gäller de måltal som rör säkerhet ställer sig staden frågande till varför kommuner inte namnges som "aktör som bidrar" i frågan om att minska antalet allvarligt skadade och omkomna i spårtrafiken. Detta kan bland annat vara relevant i de fall lokalbanor går i kommunal mark.	<i>Landstinget noterar synpunkten och justerar texten enligt denna.</i>
Staden vill uppmärksamma att måltalen inte får bli motiv till att dra in trafik med hänvisning till låg beläggning. Exempelvis bör inte måltal som avser energieffektivisering vara mer prioriterat än att tillhandahålla kollektivtrafik som täcker stora delar av regionen.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>
Vad det gäller kollektivtrafik kontra bebyggelse är det av stor vikt att landstinget möter upp ny bebyggelse med attraktiv kollektivtrafik i ett tidigt skede. Det är när invånarna flyttar in som staden har en möjlighet att uppmuntra till ett hållbart	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

resebeteende.	
I trafikförsörjningsprogrammet uppmantras kommunerna att bygga kollektivtrafikhänsyn. Det skulle dock vara önskvärt med incitament från landstingets sida då det utökade underlaget vid förtätning och bebyggelse i befintliga miljöer inte tenderar att bidra till att landstinget förbättrar kollektivtrafiken.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
<b>Upplands-Bro kommun</b>	
Vi ställer oss undrande till varför målet är formulerat som gångavstånd endast till stornätet. Vi anser att detta är ett alltför begränsat sätt att definiera måltal för de nedbrutna målen Pålitligt, sammanhållet och tillväxtskapande. Detta eftersom stornätet endast är en del av den kollektivtrafik som är viktig för tillgängligheten och för att nå målet om en attraktiv region. Ett bättre mål för regionen som helhet vore därför att relatera bebyggelsetillskottet till kollektivtrafiken i stort, möjligen till kollektivtrafik med viss turtäthet.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att det alltid är viktigt att bygga i närheten av kollektivtrafiken oavsett om det är stornätet eller inte. Landstinget valde i detta fall att avgränsa sig till att följa upp längs med stornätet eftersom det är det som det är här de stora resenärsflödena finns. Stomtrafiken står för 75 procent av kollektivtrafikresandet och är nödvändig för att länet ska fungera.</i>
<b>Upplands Väsby kommun</b>	
TFP måste tydligare omvandlas till praktisk handling	<i>Landstinget har i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP beskrivit genomförandet av planen i ett kapitel.</i>
En strategi för matarysystemet mot stornätet tydliggörs i trafikförsörjningsprogrammet	<i>Fokus för TFP ligger på en övergripande nivå och hanterar inte enskilda strategier. Dessa är givetvis viktiga i det fortsatta arbetet med att genomföra TFP.</i>
Att kommunen i framtiden kan lita på att den kollektivtrafik som finns i ett läge också finns kvar och utvecklas över tid	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Att tvärförbindelserna förbättras genom	<i>Landstinget har noterat</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

etablering av stombusslinje Barkarby – Upplands Väsby – Täby	<i>synpunkten.</i>
Kommunen vill uttrycka en oro för att programmet har ett för starkt centrumfokus. Programmets ambition bör vara att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig i hela regionen. Strategierna bör inkludera de lokala matande kollektivtrafiklinjerna och kopplingarna mellan matande linjer och stomnätet. Det saknas exempelvis mätbara mål i målmodellen som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och hur kollektivtrafikandelen ska öka utanför stomnätet	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om ambitionen.</i>
Ett långsiktigt agerande är enormt viktigt. Strategiska ställningstaganden om en utbyggd busstrafik kan inte med kort varsel bytas ut mot kraftiga nedskärningar i den kollektiva busstrafiken utan någon som helst analys av konsekvenserna. Förutsägbarhet, förtroende och att hela regionen skall få del av nödvändig infrastruktur och trafikering med kollektivtrafik är helt avgörande för ett bra genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>
Målen bör tydligare vända sig mot potentiella resenärer, inte bara de som redan finns. Beläggningsgrad och motsvarande mått bör därför strykas ur målmodellen och ersättas av mått för kollektivtrafikandel eller antal nya resenärer	<i>Indikatorerna kopplade till målmodellen är bland annat beläggningsgrad och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.</i>
Programmet beskriver att kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i regionens centrala delar. Upplands Väsby anser att Trafikförsörjningsprogrammet ska ha ambitionen att kollektivtrafiken år 2030 ska vara konkurrenskraftig i fler av	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>transportsystemets delar än endast i regionens centrala delar. Om de målsättningar som beskrivs i övriga delar av remissen ska vara gällande för hela regionen bör ambitionen vara att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig i hela regionen eller åtminstone i regionens tätbebyggda delar.</p>	
<p>Kommunen anser att denna problematik återkommer genom hela programmet och tyder på ett för starkt centrumfokus. Exempelvis saknas mätbara mål i målmodellen som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och hur kollektivtrafikandelen ska öka utanför stomnätet</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och har sett över texten med avseende på centrumfokus.</i></p>
<p>Trafikförvaltningen måste förtydliga hur målet om ökad kollektivtrafikandel kommer in i målmodellen och är gällande för hela regionen</p>	<p><i>Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna avser hela regionen.</i></p>
<p>För kommuner längre ut i regionen är tillgängligheten till ett fungerande stomnät centralt för att kunna konkurrera med bilen på långa pendlingssträckor. Men stomnätet måste backas upp av ett tillförlitligt matarsystem för att hela systemet ska fungera.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>För en önskvärd flerkärnig utveckling, som avlastar den inre regionkärnan, behöver också de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen kopplas ihop med ett stabilt kollektivtrafikutbud.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Löften om bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen från kommunerna bör backas upp med löften om tät trafikering.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Vi kan inte ha en ordning som innebär att vi under lång tid för diskussioner om utbyggd busstrafik som med kort varsel ändras med kraftiga besparingar i den kollektiva busstrafiken utan någon som helst analys av konsekvenserna. Samhällsplanerare,</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i></p>



Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>exploatörer och brukare måste kunna lita på att den kollektivtrafik som finns i ett läge också i allt väsentligt finns kvar och utvecklas över tid och inte kraftigt försämras. Förutsägbarhet, förtroende och att hela regionen skall få del av nödvändig infrastruktur och trafikering med kollektivtrafik är helt avgörande för ett bra genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet.</p>	
<p>Trafikförsörjningsprogrammet bör förtydligas med mätbara mål på kommunnivå så att arbetet för ökad kollektivtrafikandel kan följas i varje kommun.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I det fortsatta arbetet med genomförandet av programmet kan diskussion om nedbrytningar av indikatorer och dess måltal komma att föras.</i></p>
<p>Upplands Väsby anser att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen bör förtydligas och att målen tydligare vänder sig mot potentiella resenärer, inte bara de som redan finns. Beläggningsgrad är inte en relevant parameter och borde bytas ut mot kollektivtrafikandel, alternativt antal nya resenärer. Om Trafikförvaltningen har ambitionen att vara en progressiv kraft som ska styra färdmedelsfördelningen mot en högre kollektivtrafikandel bör utbudet i vissa fall kunna gå före för att skapa efterfrågan. Alltså köra kollektivtrafik för att inducera en efterfrågan. Detta är särskilt viktigt i nybyggnadsområden.</p>	<p><i>Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ingår i målmodellens indikatorer.</i></p>
<p>Kommunen anser att ett strategiskt dokument som i första hand syftar till att beskriva långsiktiga målsättningar för trafiken och fungera som underlag för beslut om den allmänna trafikplikten inte behöver uttrycka en ambition gällande skattesubventioneringsgrad. En resurseffektiv kollektivtrafik uppnås genom att kollektivtrafiken får ut så stor effekt som</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och är av åsikten att det är ett stöd i vårt arbete att en nivå för skattesubventioneringsgraden pekas ut i TFP.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>möjligt av varje satsad krona, den avgörs inte av finansieringsform. Formerna för landstingets finansiering av kollektivtrafiken bör därför diskuteras i ett annat forum än i TFP.</p>	
<p>Upplands Väsby anser att målsättningarna gällande innovativt tänkande och arbetssätt kan utvecklas och tydligare omfatta metoder för kollektivtrafik och färdmedel, innovationer gällande fordonstyper samt nytänkande kring linjedragningar. Det är viktigt att Trafikförvaltningen är öppna för alternativa sätt att bygga kollektivtrafik i framtiden.</p>	<p><i>Landstinget beskriver innovation och flexibla lösningar inom det strategiska förhållningssättet "Anpassningsbar".</i></p>
<p><b>Sigtuna kommun</b></p>	
<p>Sigtuna kommun anser att trafikförsörjningsprogrammet behöver utvecklas med förtydliganden om hur målet om ökade kollektivtrafikandelar beskrivs i förslaget och på vilket sätt detta är giltigt för hela regionen.</p>	<p><i>Landtinget noterar synpunkten och har utvecklat detta i förslaget till slutgiltigt reviderat TFP.</i></p>
<p>Stomnätet behöver också kompletteras av ett tillförlitligt matarsystem ur ett "hela resan" perspektiv för resenären. De sista 1-2 kilometrarna är för många resenärer resekedjans svagaste länk och för att hela kedjan ska fungera behöver trafikförsörjningsprogrammet förtydligas kring en strategi även för denna del av kollektivtrafiksystemet. En sådan strategi måste omfatta tillgängligheten både inom och till samtliga regionala stadskärnor i regionen.</p>	<p><i>Landtinget har noterat synpunkten. Just nu aktualitetsprövas Stomnätsplanen.</i></p>
<p>Sigtuna kommun anser att trafikförsörjningsprogrammet ska ha ambitionen att kollektivtrafiken år 2030 ska vara konkurrenskraftig i fler av transportsystemets delar än endast i regionens centrala delar.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</i></p>
<p>Kommunen efterlyser i sammanhanget</p>	<p><i>TFP beskriver vad som ska</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>mätbara mål i målmodellen som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och hur kollektivtrafikandelen ska öka utanför det centrala stomnätet.</p>	<p><i>uppnås till kollektivtrafiken till år 2030. Hur detta ska genomföras återstår för länets aktörer att lösa.</i></p>
<p>Mätbara mål på kommunnivå så att arbetet för ökade kollektivtrafikandelar kan följas upp i varje kommun.</p>	<p><i>TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå. Mätbara måttal per kommun anser Landstinget ligger inom ramen för implementeringen av TFP.</i></p>
<p>Inom ramen för landstingets planering, som trafik huvudman för kollektivtrafiken, behöver på ett tydligare sätt påvisas stöd för den långsiktiga inriktning för samordning och utveckling av trafikinfrastruktur och bebyggelse som ryms inom ansvaret för den regionala utvecklingsplaneringen och trafikförsörjningsprogrammet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. Texten om samverkan har utvecklats i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Sigtuna kommun anser att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen behöver förtydligas i programmet och att målen tydligare vänder sig mot potentiella resenärer, inte bara befintliga resenärer.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen är en viktig parameter att arbeta med. I TFP finns både kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna med och restidskvoter bland målmodellens indikatorer. Landstinget bedömer att detta är tillräckligt för att följa kollektivtrafikens konkurrenskraft och att vända sig till potentiella resenärer i detta övergripande sammanhang som TFP är.</i></p>
<p>Kommunen ifrågasätter dock, utifrån de planeringsförutsättningar som råder i Sigtna kommun, om det finns realism i det mål som redovisas i programmet om att 70 % av bebyggelsetillskottet som tillkommer</p>	<p><i>Denna indikator och dessa målnivå avser ett genomsnitt för hela länet. Givetvis ser det olika ut för olika delar av länet.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>till år 2030 ska ske inom gångavstånd från stomnätet. Kommunen förutsätter att detta mål inte står i konflikt med behovet av att det som komplement till stomnätstrafiken långsiktigt också säkerställs att den anslutande busstrafiken i länets ytterkommuner är utbyggd med god kvalitet och turtäthet.</p>	
<p>behöver därmed inte uttrycka en ambition gällande trafikens skattesubventioneringsgrad. En resurseffektiv kollektivtrafik uppnås genom att kollektivtrafiken får ut så stor effekt som möjligt av varje satsad krona, den avgörs inte av formen för finansieringen av trafiken. Formerna för landstingets finansiering av kollektivtrafiken bör därför enligt kommunens mening diskuteras i ett annat forum än i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det är dock viktigt att målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet inte får till konsekvens att kostnader övervältras till kommunerna eller den enskilde resenären.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och är av åsikten att det är ett stöd i vårt arbete att en nivå för skattesubventioneringsgraden pekas ut i TFP.</i></p>
<p>Sigtuna kommun anser att målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet gällande innovativt tänkande och arbetssätt kan utvecklas och tydligare omfatta metoder för kollektivtrafik och färdmedel, innovationer gällande fordonstyper samt nytänkande kring linjedragningar. Sigtuna kommun saknar i detta sammanhang ett resonemang av vad eventuellt nya former av kollektivtrafik kan bidra med för att öka andelen kollektivtrafik samt för att nå klimatmålen.</p>	<p><i>Landstinget har i det strategiska förhållningssättet "Anpassningsförmåga" beskrivit hur landstinget övergripande ska arbeta med flexibla lösningar och riskförebyggande. Rent generellet beskrivs inga särskilda trafikslag, utan TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå.</i></p>
<p><b>Järfälla kommun</b></p>	
<p>De uppsatta målen kan dock göras offensivare på ett flertal punkter</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och instämmer i att ambitionen bör vara att ha en hög andel</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

	<p><i>nöjda kunder, men liksom alla ambitioner behöver den vara väl avvägd utifrån en helhetsbedömning av landstingets åtaganden, mål och förutsättningar. Under de kommande åren genomförs investeringar i transportsystemet som kommer att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken men som under byggtiden kommer att medföra störningar som kan påverka nöjdheten. Osäkerhet om ekonomins utveckling och landstingets omfattande investeringsplan medför därtill behov av att säkerställa marginaler för att kunna hantera en sämre ekonomisk utveckling och oförutsedda händelser. Landstinget bedömer att måltalet i TFP är väl avvägt.</i></p>
<p>Förhållandevis många mål i remissversionen saknar dock etappmål 2020 samt mål 2030 vilket försvårar tolkningen av om det är ett offensivt inriktat program eller ett med försiktigare målsättning.</p>	<p><i>Landstinget håller med om detta. Under hösten 2016 fick alla remissinstanser möjlighet att tycka till om samtliga målnivåer genom en digitalenkät.</i></p>
<p>Som exempel är målet att 2030 ha 79 % nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land en tämligen svag målsättning då dagens siffra är 75-78 %. En ökning med 1-4 procentenheter på 15 år är alltför försiktigt. Målet bör istället vara minst 80 % nöjda resenärer. Flera av miljömålen är av en betydligt mer offensiv karaktär.</p>	<p><i>Se första kommentaren ovan.</i></p>
<p>I måltalet om bebyggelsestillskottets lokalisering framgår inte vad som menas med "inom gångavstånd från stomnätet". Begreppet gångavstånd behöver en</p>	<p><i>Gångavståndet finns definierat i trafikförvaltningens Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

definition antingen direkt kopplat till måлтаlet eller i rapportens sista kapitel, begreppsförklaringar.	
Rapporten betonar vikten av regionalt perspektiv vid den kommunala planeringen. Särskilt framhålls centrumkärnan samt de yttre regionala stadskärnorna som platser med särskild potential till utveckling. Kring detta kan Järfälla bara instämma men vill också betona vikten av att kollektivtrafiken ska knyta samman även inom respektive kärna och inte bara dem emellan.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</i>

## Angränsande län

<b>Gnesta kommun</b>	
Således är det av största vikt att tågtrafiken säkerställs och utvecklas i denna del av regionen för att Gnesta ska kunna fortsätta bidra med arbetskraft i regionen. För att öka tillgängligheten och därmed minska klimatpåverkan är tågtrafiken en viktig aspekt. Det måste till en långsiktig strategi för att säkerställa trafikeringen av pendeltågen och regionaltågen, annars hotas regionens fortsatta utveckling.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>Håbo kommun</b>	
För att fullt ut uppnå det samarbete och den länsöverskridande kollektivtrafik som trafikförsörjningsprogrammet strävar mot måste den ökade biljettaxa som gäller över länsgränsen, det så kallade Bålstatillägget, avskaffas. Den ökade kostnad för resenärerna som tillägget medför strider mot programmets målsättningar.	<i>Bålstatillägget togs bort 9 januari 2017.</i>
<b>Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet</b>	
Vi tillstyrker att samspelet mellan aktörer i	<i>Landstinget noterar synpunkten</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>östra Mellansverige måste fungera bra, också med hänsyn tagen till de stora utmaningarna ur ett klimatperspektiv. En kortfattad nulägesbeskrivning av trafiken, pendlingen och resandet i östra Mellansverige redan i detta inledande kapitel hade varit bra för att ytterligare accentuera vikten av ökad samverkan kring bland annat kollektivtrafiken.</p>	<p><i>och håller med. Texten i det slutgiltiga förslaget till TFP har kompletterats i enlighet med förslaget.</i></p>
<p>Avseende befolkningsutvecklingen bör texten uppdateras med utfallet av den senaste befolkningsframskrivningen (ÖMS 2016) som indikerar en ännu kraftigare tillväxt av folkmängden.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och justerar med de senaste prognoserna som tas fram inom ramen för arbetet med RUFSS 2050.</i></p>
<p>Vi saknar dock en samlad beskrivning av hur man avser att arbeta för att nå målen i avsnitt 2.1. alternativt en hänvisning till andra planer där strategier för att nå målen redovisas.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och har i ett nytt kapitel i förslaget till slutgiltigt TFP utvecklat genomförandet av programmet.</i></p>
<p>Jernhusen och andra fastighetsförvaltare bör vara med bland aktörerna med syfte att skapa en tryggare resa.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i></p>
<p>Trafikverket bör vara med som aktör i syfte att minska antalet skakade och omkomna i spårtrafiken.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i></p>
<p>Punktlighet spelar en central roll för trafikens attraktivitet. Detta bör på något sätt också följas upp regelbundet, exempelvis som en indikator för pålitlighet.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten. TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå. I detta arbete följs nöjdheten upp. Punktlighet och pålitlighet är en del av nöjdheten och följs regelbundet upp av trafikförvaltningen.</i></p>
<p>Det hade varit önskvärt med en mer utförlig beskrivning av det storregionala trafiksystemet, samverkansorganer och processer i Mälardalen såsom MÄLAB (med Ny trafik 2017) och En bättre sist (med bland annat målbilden för 2030).</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten. Skrivningarna har kompletterats något i det slutgiltiga förslaget till TFP. Det finns dock inte utrymme för långa beskrivningar eftersom det funnits en önskan att hålla dokumentet så kort som möjligt för att öka läsbarheten.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Saknar vi dock även här fastighetsförvaltarna bland aktörerna.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i>
Nämn den omfattande inpendlingen från andra län. Observera att även Region Östergötland är delägare i MÄLAB, se uppräkningsen på sid 18.	<i>Landstinget noterar synpunkten och justerar det slutgiltiga förslaget till TFP enligt kommentarerna.</i>
Mer aktivt jobba för att öka busstrafikens framkomlighet till exempel genom särskilda bussfiler och signalprioritering. Detta är inte bara ett sätt att öka trafikens effektivitet genom minskade produktionskostnader, utan också ett sätt att öka trafikens attraktivitet genom kortare restider.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i>
Önskvärt med mer utförlig beskrivning av stornätet i Mälardalen.	Landstinget noterar synpunkten. Skrivningarna har kompletterats något i det slutgiltiga förslaget till TFP. Det finns dock inte utrymme för långa beskrivningar eftersom det funnits en önskan att hålla dokumentet så kort som möjligt för att öka läsbarheten.
Region Östergötland vill därför betona vikten av att trafikförsörjningsprogrammets måltal kring regionalstågstrafiken följer de mål som förutsätts utarbetas gemensamt som en del av samarbetet inom Mälalab.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i>

## Resenärsorganisationer

<b>Resenärsforum</b>	
"Stockholmsregionen sett ur invånarnas perspektiv omfattar även grannlänerna i hela Mälardalen delvis även Östergötland och Gästrikland. Därför är det grundläggande att Trafikförsörjningsprogrammet även innefattar kontakterna med grannlänerna. Det är alltså viktigt att även redovisa de länsgränsöverskridande sambanden."	<i>Landstinget noterar synpunkten. I TFP beskrivs det länsöverskridande resandet på en övergripande nivå.</i>
Det gäller därför att kollektivtrafiken blir attraktivare även i dagsläget. Det är därför	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>



Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

angeläget att nya bostadsområden redan från början förses med god och turtät kollektivtrafik så att invånarna vänjer sig vid att använda kollektivtrafiken. I annat fall skapas beteendet att välja bil.	
Attraktivitet handlar om kortare restider vilket kan åstadkommas genom fler kollektivkörvägar och genom att spårburen trafik används i större utsträckning	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Det finns starka resenärsönskemål om att fortsätta nyttja Karlbergs station.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Alla stadsbussar måste utrustas med kontokortsläsare (utan pinkod) så att alla resenärer - även ovana - kan köpa biljetter. Mälardalsregionen ska vara ledande i enkelhet.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Ett gemensamt kort för all kollektivtrafik i Sverige bör införas enligt modell det bankkort som gäller hos Transport for London. Stockholms Trafikförvaltning och Mälardalsregionen borde vara ledande i införandet av detta generella kort.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Arlanda - den extra avgiften för av- och påstigning vid Arlanda som tas ut av alla pendeltågs- och regionalstågsresenärer är felstyrande.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Inför en o-vision för krångel i kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt, och det ska vara förstavalet i de allra flesta resetillfällen - när man inte kan gå eller cykla.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Trafikförvaltningen bör närmare studera det alternativ som framförts om en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Det kan antligen skapa den förbättring i kollektivtrafiken mellan nordsektorn och nordostsektorn som idag är särskilt dålig.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Diskussionen om kopplingen mellan Roslagsbanan och pendeltågen bygger hittills mest på idén om en tunnel till centralen. Man bör dock observera att alternativet pendeltåg från Karlberg via	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Värtabanan till Universitetet, kan skapa en direktkontakt mellan Roslagsresenärerna och Stockholm Central genom byte över plattform vid Universitetet	
RKM gemensamt eller Mälardalsregionen måste publicera en eller flera likartad kartor över linjenätet i Mälardalsregionen och i respektive län, och dessutom över större städernas stadstrafik	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Trafikförvaltningen bör aktivt rekommendera vilka appar som är bra och särskilt användbara, även om det är andra som har utvecklat apparna.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Cykelparkeringar ska anordnas som en del i stationsanläggningen i alla större städer, delvis med stängsel och avgifter. Cykelparkeringarna bör ha skåp för regnkläder och hjälmar mm.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Alla kollektivtrafikens fordon och farkoster i Stockholms län ska vara utrustade med wi-fi, så att de som vill använda nätet kan göra det.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Alla fordon och farkoster bör också vara utrustade med uttag för att ladda datorer och mobiler.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Cyklar ska kunna medföras på allatunnelbanelinjer, pendeltågslinje och spårvagnslinjer.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Men ännu viktigare är att kommunerna verkligen inkluderas politisk och ekonomiskt i processen för kollektivtrafiken.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Någon form av gemensamt ekonomiskt ansvar även för kommunerna tillsammans med landstinget behöver organiseras mycket tydligare än idag för att uppnå en naturligare och bättre samarbetsform, både mellan tjänstemän och mellan politiker	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Vi saknar helt nya sätt, idéer till att förflytta människor från en punkt till en annan.	<i>Landstinget har i det strategiska förhållningssättet</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>Linbanor, spårtaxi och BRT lösningar är några exempel som har diskuterats i länet.</p>	<p><i>"Anpassningsförmåga" beskrivit hur landstinget övergripande ska arbeta med flexibla lösningar och riskförebyggande. Rent generellet beskrivs inga särskilda trafikslag, utan TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå.</i></p>
<p><b>Skärgårdens trafikantförening</b></p>	
<p>Trafikantföreningen sätter resenären i fokus för kollektivtrafiken och vill betona att det gäller 'Hela resan', då de flesta resenärer i trafiken på vatten också har behov av att ta sig till/från kajer/bryggor och fartyg. Alldeles för länge har det brustit i en smidig samordning mellan kollektivtrafiken på land och den på vatten, trots att det är Stockholms läns landsting som är övergripande ansvarig.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten.</i></p>
<p>Vad gäller tillgängligheten är föreningen medveten om de särskilda förutsättningar som finns vad gäller äldre tonnage, men vill ändå framhålla vikten av att även kollektivtrafiken på vatten ska vara tillgänglig på samma sätt som annan kollektivtrafik. Det är i perspektivet hela resan viktigt att framhålla betydelsen av samma tillgänglighetsnivå till/från fartygen på kajer/bryggor och hållplatser för kollektivtrafik på land.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i></p>
<p>Trafikantföreningen vill också understryka att samtliga moment 'Planera resan', 'Köpa och använda biljetter', 'Ta sig till terminal, station, hållplats, kaj eller brygga', 'Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats', kaj och brygga', 'Trafikinformation' och 'Ta sig ombord, sitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget' är nödvändiga för en trygg och tillgänglig resa till/från och med</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

kollektivtrafik på vatten.	
Vi anser det därför nödvändigt att hela kollektivtrafiken på vatten i/till/från Stockholms skärgård även fortsättningsvis sätts under allmän trafikplikt	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
Avslutningsvis vill Trafikantförening trycka på efterfrågan och behovet av utbyggd skärgårdstrafik men också av pendelbåtstrafik i Stockholms inre vatten. En utökad pendelbåtstrafik i de inre vattnen möjliggör betydligt fler kopplingar över Saltsjö-/Mälarsnittet, vilket avlastar annan kollektivtrafik	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>
<b>SIKO</b>	
Samordning mellan olika trafikslag/båt och buss: SIKO vill särskilt framhålla att det gäller 'Hela resan', då de flesta resenärer i trafiken på vatten också har behov av att ta sig till/från kajer/bryggor och fartyg. Det finns brister i samordningen mellan kollektivtrafiken på land och den på vatten, trots att det är Stockholms läns landsting som är övergripande ansvarig.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att samordning mellan olika trafikslag är viktigt.</i>
"En replipunkt bör ha: - Goda vägförbindelser så att restiden till kommuncentrum respektive Stockholm City blir kort - Goda parkeringsmöjligheter för både öbor och andra - Terminaler eller mark som, på kortare eller längre sikt, kan upplåtas för hantering av gods (såväl varma förråd som kalla, kyllda, stöldsäkra) och passagerare Väganslutningar för tunga fordon ända till bryggan, vänd och lastningsplats för bussar och lastbilar samtidigt - Bryggor som kan hantera såväl passagerare som gods på ett effektivt sätt Det innebär även, eftersom transporter är förknippat med buller och avgaser, att	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>bostäder mm inte bör planeras i själva replipunkterna. - Rätt läge och vattendjup i hamnbassängen samt närhet till farleder för att man ska kunna nå många öar inom ett begränsat geografiskt område.</p>	
<p>Tillgänglighet. Kollektivtrafiken på vatten ska vara tillgänglig på samma sätt som annan kollektivtrafik. Det gäller inte bara för att ta sig på/av fartyg utan även ombord. Det är i perspektivet hela resan viktigt att framhålla betydelsen av samma tillgänglighetsnivå till/från fartygen på kajer/bryggor och hållplatser för kollektivtrafik på land.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med. I TFP har det definierats vad som avses med en fullt tillgänglig linje eller bytespunkt.</i></p>
<p>Det är viktigt att se biljettpriset för bofasta i perspektivet att båtförbindelser till öar utan fast bro- eller färjeförbindelse, ersätter landsväg, som finns tillgänglig för befolkningen i övrigt och skattefinansieras. Det är därför rimligt att nuvarande skattefinansiering av så kallade Ö-kort finns kvar.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Ett gammalt och viktigt krav från skärgårdsbefolkningen är att Waxholmsbolagets turlistor utformas med en "bas-turlista" som gäller året-runt och kompletteras med trafik som är årstidsanpassad utifrån behov och efterfrågan. Att kunna anpassa arbetspendling och utveckla besöksnäring på öarna hindras av att båtförbindelserna varierar enligt i praktiken 6 olika turlistor</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p><b>Kollektivtrafikant Stockholm</b></p>	
<p>Ett område vi vill se en utveckling av är kombiresandet kollektivtrafik-cykel. Det kan dels handla om ökade möjligheter att ta med sig en cykel på fordonet, men också om att förbättra cykelförbindelserna i form av regionala och lokala cykelstråk Vi vill också</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att det är viktigt att möjliggöra cykel i kombination med kollektivtrafiken.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

betona vikten av bra cykelparkeringar vid stationer och hållplatser.	
Vi noterar också att nya former av kollektivtrafik inte behandlas i förslaget till program. I flera kommuner i vårt län finns det planer på linbanetrafik. Detta förtjänar att finnas med i ett program med år 2030 som horisont.	<i>Landstinget har i det strategiska förhållningssättet "Anpassningsförmåga" beskrivit hur landstinget övergripande ska arbeta med flexibla lösningar och riskförebyggande. Rent generellet beskrivs inga särskilda trafikslag, utan TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå.</i>
När det gäller målet om ökat kollektivt resande har ambitionsnivån för restidskvoten år 2030 mellan stadskärnor sänkts i förhållande till det gällande programmet. Detta vänder vi oss emot och vill se en högre ambitionsnivå.	<i>Målnivån för restidskvoterna i förslaget till slutgiltigt TFP har satts till 1,5. Detta är en högre ambition än vad som redovisades i remissversionen av programmet.</i>
Vi saknar värden på mätbara mål för tryggheten i trafiken.	<i>I förslaget till slutgiltigt TFP redovisas målnivåer för trygghet. Dessa har också förankrats med länets aktörer genom en digital enkät hösten 2016.</i>
När det gäller resurseffektivitet finns det ett dilemma i så måtto att det kan bli svårt att motivera att en attraktiv kollektivtrafik etableras tidigt när ett område bebyggs med nya bostäder och/eller arbetsplatser. Denna konflikt förtjänar att bli närmare analyserad.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om dilemmat. Utrymmet i TFP medger dock ingen fördjupad analys i ämnet. Det är dock viktigt att analysera och belysa ytterligare i andra sammanhang.</i>
Det är viktigt att förbättra kommunikationerna för människor på landsbygden. Därför bör digital samåkningstjänst inordnas i SL:s trafiksystem.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>Föreningen Gnestapendlarna</b>	
För att möjliggöra intentionerna i Rufs och Trafikförvaltningens förslag måste trafiken	<i>Landstinget noterar synpunkten. Från den 9 januari 2017 infördes</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

till ytterområdena förstärkas. Det måste gå att pendla bekvämt på kort tid och till rimliga priser även för dem som bor, väljer att bo samt tvingas bosätta sig, längre bort från stadskärnan.	<i>enhetstaxa för kollektivtrafiken inom Stockholms län.</i>
Föreningen Gnestapendeln anser att prioriteringskriterierna ska ändras så att arbetspendling uppgraderas och får samma status eller till och med högre status än affärsresor. Tåg med många dagliga pendlare borde alltså få en högre prioritering jämfört med sällanresenärer på fjärrtågen.	<i>Landstinget noterar synpunkten.</i>

## Pensionärsorganisationer

<b>PRO</b>	
PRO stöder satsningen på "Hela resan". Till denna helhetssyn hör bland annat att bygga ut infartsparkeringar och se över turtätheten för att behålla attraktionen.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Begreppet "tillgänglighet" inte bara avser den fysiska tillgängligheten utan också tillgång till information som gör det möjligt att planera resan. Många äldre har inte tillgång till dator och/eller mobiltelefon, det är därför viktigt att även i fortsättningen finns tryckta tidtabeller för alla trafikslagen i kollektivtrafiken samt att hållplatsinformationen förbättras. Även kartor är viktigt att ha i annan form än digitalt.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
Färdtjänsten är ett viktigt komplement för många. Man borde satsa mer på anropsstyrd trafik med mindre fordon, särskilt i länets glesbygd	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Flexibla trafiklösningar ingår i det strategiska förhållningssättet "Anpassningsbar".</i>
Biljettsystemet bör också omfattas av kravet på tillgänglighet	<i>I begreppet "fullt tillgänglig linje eller bytespunkt" ingår att kunna köpa och använda biljett. Grundläggande krav är att alla</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

	<i>resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas.</i>
Det är viktigt att pensionärsrabatterna bibehålls.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Viktigt att tillgänglighetskraven tillgodoses även inom sjötrafiken.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med. Begreppet "fullt tillgänglig linje eller bytespunkt" omfattar även sjötrafiken.</i>
Det är viktigt att eventuella förarlösa t-banetåg och motsvarande utformas så att tryggheten bibehålls. Bättre belysning vid hållplatser och stationer är också en viktig trygghetsfaktor, liksom bättre och säkrare på- och avstignings möjligheter utanför tåtorterna.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
PRO framhåller vikten av mjukare körning i bussarna	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Miljökraven bör vara samma för den kommersiella trafiken som för den samhällsägda kollektivtrafiken	<i>Landstinget kan inte ställa krav på de kommersiella eftersom lagen säger att målen endast är vägledande för dessa.</i>
Offentliga toaletter ska finnas i anslutning till terminal, station, kaj eller brygga och hållplats.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Sista punkten i beskrivningen "hela resan" - det ska inte vara tillåtet att stå i buss på motorväg	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Landstinget anser att av såväl komfortskäl som säkerhetsskäl ska stående undvikas vid höga hastigheter. Något förbud mot stående finns dock inte, vilket är i överensstämmelse med nationella regler.</i>
(Prissättning av färdtjänstresor) Samma taxesystem som för övrig kollektivtrafik också ska gälla för färdtjänsten	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Det har genomförts en utredning om Färdtjänsten, Utredning Framtida inriktning för färdtjänsten (IN 20/4-0463),</i>



Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

	<i>som godkändes av Trafiknämnden på sitt sammanträde i mars 2017. Denna utredning hanterar bland annat frågor om prissättning av färdtjänstresor.</i>
(Prissättning av färdtjänstresor) Tremilsgränsen för resor i Stockholms län ska avskaffas. Det ska vara obegränsat antal resor under en trettiodagarsperiod/högekostnadsskydd gällande hel eller reducerad avgift.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Se föregående kommentar.</i>
6.1 i sista punkten bör tilläggas "samt samordning av tidtabeller."	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>SPF Seniorerna Stockholmsdistriktet</b>	
Hur kommer tryggheten att mätas i TFP?	<i>Tryggheten följs upp via TF:s undersökning "Upplevd kvalitet".</i>

## Organisationer för personer med funktionsnedsättning

<b>HSO</b>	
Färdtjänst ska inte vara begränsad utan ska nå hela länet	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
Hållplatser och bytespunkter måste vara tillgängliga, det hjälper inte att enbart själva kollektivtrafiken är anpassad. Konsekvensen blir att användningen av färdtjänsten kommer att öka	<i>Landstinget har noterat synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP framgår att målet 2030 är 100% fullt tillgängliga linjer och bytespunkter.</i>
Social hållbarhet borde vara ett eget mål, som till exempel jämlikt och rättvist	<i>Landstinget har noterat synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP ryms social hållbarhet bland annat inom det strategiska förhållningssättet "Människan i fokus".</i>
Alla resenärer ska ha lika möjligheter och på jämlika villkor kunna använda kollektivtrafiken	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Reser man med färdtjänsten ska man ha samma möjlighet som när man reser med kollektivtrafiken d.v.s. att man får fritt antal resor. Det är en viktig fråga för funktionshindersonsorganisationerna och bör stå med i för slaget	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Det har genomförts en utredning om Färdtjänsten, Utredning Framtida inriktning för färdtjänsten (IN 20/4-0463), som godkändes av Trafiknämnden på sitt sammanträde i mars 2017. Denna utredning hanterar bland annat frågor om prissättning av färdtjänstresor. TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och är därför inte nedbruten per trafikslag.</i>
Alla fordon ska vara tillgängliga	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med. Det är dock omöjligt när det gäller det historiska tonnage.</i>
Färdtjänsten är inte bara ett komplement till kollektivtrafiken. Ibland är det enda alternativet för personer som inte kan cykla eller gå.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Det ska vara samma servicegrad i färdtjänsten som i kollektivtrafiken. Är det timmestrafik för färdtjänsten och timmestrafik i busstrafiken som ändras till t.ex. halvtimmestrafik, så ska även tiden för färdtjänsten ändras	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
Det är självklart att det ska vara samma hållbarhet i färdtjänsten som för annan trafik	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Landstinget borde stå för hela kostnaden när det gäller förändringar vid allmän kollektivtrafik och inte olika entreprenörer, kostnaden för färdtjänsten måste också beaktas. Busstrafiken i Stockholm stad är ett exempel där entreprenörerna har gjort förändringar för att göra det billigare men helt struntat i färdtjänsten och kvaliteten	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Landstinget står för kostnaden för den trafik som upphandlas. Inom respektive trafikavtal har trafikoperatören vissa friheter att planera linjenätet.</i>
Det är självklart att färdtjänsten integreras	<i>Landstinget har noterat</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

med övrig trafik. Det är viktigt att beslutsfattare får kunskap om och ser mer än enbart spårvagn och buss. Trafikförändringar måste även inkludera färdtjänsten. En konsekvensbeskrivning måste alltid göras vid t.ex. en indragen hållplats. Här är det även viktigt att belysa eventuella konsekvenser det kan få för färdtjänstresenärer.	<i>synpunkten och håller med.</i>
(Resurseffektiv färdtjänst) Det är viktigt att det är resurseffektivt för både trafiken och resenären. Frivillig samplanering borde kunna ta fler än två personer. Vi är positiva till att resor samplaneras om möjligheten finns. (Frivillig samplanering fanns tidigare).	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Måltal om tillståndstid/ansökan är bra att ha med.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Svarstid – en automatisk röst svarar snabbt, inom bara några sekunder. Hur räknas besvarade samtal?	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Punktlighet inom färdtjänst ser annorlunda ut jämfört med spårtrafik. Det borde vara samma	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Det borde finnas ett särskilt måltal om bemötande inom färdtjänsten.	<i>Landstinget har noterat synpunkten. TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå. I detta sammanhang ingår bemötande i indikatorn nöjdhet.</i>
Vad nöjd resenär innebär behöver konkretiseras.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
<b>DHR</b>	
Oerhört viktigt att samtliga trafikslag och fordon, kommersiella såväl som samhällsdrivna, och hela resan måste fungera för personer med funktionsnedsättning. Det förutsätter att samarbetet mellan olika aktörer måste	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med. Landstinget har dock inte rådighet över kommersiell kollektivtrafik.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721

Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>samordnas med en tydlig ansvarsfördelning mellan kommun, landsting/region, trafikoperatör, planerarare och trafikantgrupper för att uppnå en fungerande och icke diskriminerande trafik</p>	
<p>Aktiva personer med färdtjänstillstånd som väljer att i resa i den allmänna kollektivtrafiken riskerar ibland att möta ersättningstrafik som inte är tillgänglig och användbar. Detta sker när spårbunden kollektivtrafik ersätts av bussar. Också avstånd och utformning av ersättningsfordonens uppställningsplats kan förhindra fortsatt resa eller en resa som ska påbörjas. Då är det angeläget att det i trafikförsörjningens regelverk framgår att resenären kan välja att resa med färdtjänst och att eventuella extraresor snabbt kan beviljas utan administrativt krångel.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och är medvetna om problematiken kring ersättningstrafiken. Begreppet "Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt", som är indikatorn för Tillgängligt i TFP:s målmodell, ingår även ersättningstrafiken.</i></p>
<p>Vi anser att avgifterna i allmän och särskild kollektivtrafik fullt ut ska korrespondera med varandra så att en av de orättvisor som nu förekommer mellan allmän och särskild kollektivtrafik undanröjs</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Det har genomförts en utredning om Färdtjänsten, Utredning Framtida inriktning för färdtjänsten (IN 20/4-0463), som godkändes av Trafiknämnden på sitt sammanträde i mars 2017. Denna utredning hanterar bland annat frågor om prissättning av färdtjänstresor.</i></p>
<p><b>Synskadades riksförbund (SRF)</b></p>	
<p>Social hållbarhet ges betydligt mindre utrymme i målmodellen jämfört med de andra hållbarhetsdimensionerna</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och håller med. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har social hållbarhet förtydligats i form av i huvudsak texter kring jämlikhet och jämställdhet.</i></p>
<p>Inriktningen om att sätta resenären i fokus och utforma och bedriva kollektivtrafiken utifrån resenärernas olika behov och</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten, men håller inte med SRF:s kommentar. I förslaget till</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>förutsättningar med syfte att tillgängliggöra arbete, utbildning, service, kultur och fritid för så många som möjligt följs inte upp och åter finns inte i de olika delarna i programmet.</p>	<p><i>målmodell finns indikatorerna restidkvot och bebyggelsestillskott inom gångavstånd stornätet. Båda dessa handlar om tillgänglighet till arbete, utbildning etc. När det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning följs det upp av indikatorn ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”. Denna indikator var dock annorlunda formulerad i remissversionen av TFP. I det slutgiltiga förslaget till TFP finns även ett strategiskt förhållningssätt som handlar om att sätta människan i fokus.</i></p>
<p>Färdtjänstens uppgift i trafiksystemet beskrivs inte korrekt, färdtjänstens roll att ge personer med funktionsnedsättning möjlighet till resande på jämlika villkor saknas i stora delar av programmet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Beskrivningen av vad Färdtjänstens uppgift har justerats i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP enligt önskemål från bland annat SRF.</i></p>
<p>Begreppen färdtjänst och särskild kollektivtrafik blandas. För att undvika missförstånd föreslår vi att man genomgående använder begreppet färdtjänst. I de fall färdtjänsten och sjukresor avhandlas tillsammans, föreslår vi att båda begreppen används.</p>	<p><i>Landstinget ser över texten utifrån kommentaren.</i></p>
<p>Konsekvenserna av att befolkningen växer (det blir fler äldre och antalet funktionsnedsatta ökar) behöver lyftas fram tydligare i programmet och i samhällsplaneringen.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och justerar texten utifrån kommentaren.</i></p>
<p>Tydligare krav behöver finnas på att även kommersiell kollektivtrafik skall vara tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning. Om anläggningar, som finansierats med medborgarnas</p>	<p><i>Landstinget kan inte ställa krav på de kommersiella eftersom lagen säger att målen endast är vägledande för dessa.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>skattemedel, skall komma kommersiella aktörer till del måste detta kunna villkoras med att deras fordon skall vara tillgängliga för alla resenärer.</p>	
<p>Vid användning av begreppet tillgänglighet behöver detta definieras. Ibland är det försörjning med kollektivtrafik i ett visst geografiskt område som avses och då bör det beskrivas i de termerna. I andra fall behöver det preciseras till "tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning" för att det ska bli tydligt vad som avses.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och tydliggör i texten vilken typ av tillgänglighet som avses.</i></p>
<p>Ett viktigt dokument vars mål saknas i uppräknigen är Landstingets policy för delaktighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har en avstämning mot är Landstingets policy för delaktighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genomförts.</i></p>
<p>I remissutgåvan saknas värden för många av de nedbrutna målen. När detta har kompletterats förutsätter vi att möjlighet till mer detaljerade synpunkter kommer att ges vad gäller samtliga nedbrutna mål.</p>	<p><i>I förslaget till slutgiltigt TFP redovisas målnivåer för samtliga indikatorer. De som inte fanns med i remissversionen av TFP har förankrats med länets aktörer genom en digital enkät hösten 2016.</i></p>
<p>"Formuleringen om färdtjänsten i andra stycket är en kvarleva från gamla landstingsbudgetar och tyvärr både felaktig och missvisande. Förslag till ny skrivning: Färdtjänsten är en del av kollektivtrafiken och är till för de som inte alltid kan använda den allmänna kollektivtrafiken på grund av en funktionsnedsättning. Den har till uppgift att ge personer med funktionsnedsättningar möjligheter att förflytta sig i länet på jämlika villkor med andra invånare".</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Beskrivningen av vad Färdtjänstens uppgift har justerats i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP enligt önskemål från bland annat SRF.</i></p>
<p>Vi uppskattar att målet "tryggt" definierats</p>	<p><i>Landstinget har noterat</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>och önskar att de övriga målen också definieras på liknande sätt.</p>	<p><i>synpunkten.</i></p>
<p>Vi anser att färdtjänsten förtjänar egen statistik inom flera av målen. Intressant vore ett måltal under "nöjda resenärer" för upplevelsen av hur väl färdtjänsten lever upp till sin uppgift att ge möjlighet till resor efter behov. Även punktlighet/tidpassning vid resor och upplevd service vore intressanta måltal för färdtjänsten. Vi anser att det också behövs mått på servicen från kundtjänst och beställningscentral, t.ex. svarstid på samtal till båda dessa funktioner.</p>	<p><i>TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och redovisar så långt det är möjligt inget per trafikslag. Däremot är indikatorerna nöjdhet och trygghet redovisat för den allmänna kollektivtrafiken på land och i pendelbåtar, allmän kollektivtrafik i skärgården och särskild kollektivtrafik. När det gäller exempelvis punktlighet och service anser landstinget att dessa följs upp av indikatorn nöjdhet på denna övergripande nivån som TFP har. Givetvis är dessa viktiga parametrar att noggrant följa upp i det dagliga arbetet.</i></p>
<p>Vi anser vidare att den allmänna statistiken bör kunna brytas ned på t. ex kön, ålder och möjligen också funktionsnedsättning. Frågan kan ju ställas när man ändå genomför enkätundersökningar.</p>	<p><i>I enkätundersökningen "Upplevd kvalité" finns möjligheter att redovisa på kön och ålder etc. TFP följer dock kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och redovisar så långt det är möjligt inga nedbrytningar på olika parametrar såsom kön, ålder och trafikslag.</i></p>
<p>Vad gäller målet "säkert" så bör målsättningen att antalet allvarligt skadade ska minska gälla hela kollektivtrafiken. Även om ingen statistik finns inom andra delar av kollektivtrafiken så bör målet finnas med i uppställningen.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att säkert ska omfatta all upphandlad trafik. Detta var dock inte möjligt i denna version av TFP. Under kommande programperiod kommer arbete ske för att kunna komplettera indikatorn "Säkert" med fullständig statistik till nästa revidering av TFP.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>Sammanfattningsvis är vårt intryck att de nedbrutna målen behöver kompletteras. Färdtjänsten bör betraktas som andra trafikslag och bör följaktligen ha nedbrutna mål för varje övergripande mål.</p>	<p><i>TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och redovisar så långt det är möjligt inget per trafikslag. När det gäller indikatorerna nöjdhet och trygghet redovisas nivåer dock för allmän och särskild kollektivtrafik separat.</i></p>
<p>Vi noterar att säkerheten inte nämns som en förutsättning för att kunna och också våga genomföra en resa. Att som resenär inte riskera olyckor och skador måste ingå i bedömningen om en linje är tillgänglig eller inte.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten. Ur ett resenärsperspektiv anser landstinget att trygghet svarar mot säkerhet.</i></p>
<p>Trängsel har stor påverkan på möjligheten att kunna och våga resa med den allmänna kollektivtrafiken.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i></p>
<p>Att få sittplats är inte självklart när det är fullt på fordon eller fartyg. God turtäthet och fler ytor på t ex bussar där man får plats med rullstol eller kan placera sin ledarhund behövs.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och instämmer i att ambitionen för kollektivtrafiken är att ha en god turtäthet där så behövs. Denna ambition liksom alla ambitioner behöver dock vara väl avvägd utifrån en helhetsbedömning av landstingets åtaganden, mål och förutsättningar.</i></p>
<p>"Bland de nedbrutna målen för hela resan vill vi se ytterligare ett mål som rör vägen före och efter själva resan med SL-trafiken: "Upplevd möjlighet att genomföra önskade resor med allmän kollektivtrafik respektive färdtjänst". Det måste finnas tillgängliga vägar till hållplatsen, stationen eller bryggan och resenären ska kunna nå viktiga målpunkter på ett tryggt och enkelt sätt. Även om landstinget inte råder över allt detta i sak så är kommunikationen med kommuner och privata fastighetsägare ett landstingsansvar och målet påverkar absolut upplevd möjlighet att resa med</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att vägen till och från kollektivtrafiken är en viktig del i hela resan. Det är dock inte möjligt för landstinget att målsätta och följa upp alla oändliga möjligheter det finns att ta sig till och från stationer och hållplatser varför indikatorn i TFP gällande tillgänglighet omfattar linjer och bytespunkter.</i></p>



Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

kollektivtrafiken. I förslaget föreslås att upplevd trygghet på väg till kollektivtrafiken ska mätas. På motsvarande sätt bör upplevd möjlighet att genomföra önskade resor kunna mätas. "	
När enkäter görs borde man rikta sig till medborgarna i stort och inte enbart till resenärerna. Varför reser inte bilister med kollektivtrafiken t ex?	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Här noterar vi att man enbart talar om "kollektivtrafik" och återigen utelämnar färdtjänsten. Även färdtjänsten upphandlas och ingår således i landstingets allmänna trafikplikt.	<i>Landstinget avser med "kollektivtrafik" all trafik som upphandlas, dvs både allmän och särskild kollektivtrafik.</i>
"Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt: Vilka krav kommer att ställas på tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning i den kommersiella trafiken? "	<i>Landstinget kan inte ställa krav på de kommersiella eftersom lagen säger att målen endast är vägledande för dessa.</i>

## Statliga och länsomfattande organisationer

<b>Trafikverket</b>	
Vi anser att det vore önskvärt om programmet på ett tydligare sätt kan uttrycka förutsättningarna och inriktningen för de åtgärder som planeras för närliggande planperiod.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och kompletterat texten med detta.</i>
Särskilt önskar vi ett resonemang kring på vilket sätt målet om den ökade kollektivtrafikandelen kan nås och från vilka delar av trafiksystemet dessa nya resenärer förmodas komma.	<i>Landstinget noterar synpunkten. 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 innebär att en mängd åtgärder behöver genomföras, även utanför kollektivtrafiksystemet såsom exempelvis ekonomiska</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

	<p><i>styrmedel. 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.</i></p>
<p>Även hur kollektivtrafiken samspelar med andra trafikslag, tex hur cykel och kollektivtrafik kan samverka, skulle vi gärna se mer utvecklat i programmet.</p>	<p><i>Landstinget noterar synpunkten och kommer i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP att utveckla texten kring kombinatinsresor.</i></p>
<p>Vi anser att miljöanpassning på tydligare sätt även bör omfatta aspekter som minskad bullerstörning, minskade intrång i landskapet och begränsad klimatpåverkan till följd av kollektivtrafikens verksamhet och infrastruktur.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I TFP ingår indikatorer om buller och en rad ytterligare inom miljöområdet. Det skulle givetvis kunna vara med flera avseende intrång mm, men landstinget har gjort bedömningen att de indikatorer som är med på ett tillräckligt sätt speglar fokusområdet Miljöanpassat.</i></p>
<p>Vi ser även gärna en precisering av målen kring energieffektivitet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och är av uppfattningen att på det sätt som det redovisas i TFP är fullt tillräckligt i detta övergripande sammanhang som TFP är.</i></p>
<p>Breda perspektivet på trafiksäkerhet och även behandla andra relevanta parametrar som tex hastighetsefterlevnad och</p>	<p><i>Landstinget håller med om att fokusområdet Säkert inte är fullt uttryckt i det reviderade TFP.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>fordonsutveckling ur trafiksäkerhetsperspektiv. Om mål och målat anges som är jämförbara med de som Trafikverket kontinuerligt tar fram bland annat inom trafiksäkerhet förenklas uppföljningen för samtliga parter.</p>	<p><i>Anledningen till detta är att det i dagsläget saknas tillförlitlig statistik för alla trafikslag utom den spårbundna. Under den kommande programperioden kommer indikatorn att utvecklas så att den omfattar all upphandlad kollektivtrafik.</i></p>
<p>Trafikverket anser att det kunde vara lämpligt att tydligare ange på vilka sätt som de olika aktörerna kan bidra till måluppfyllelsen och vilka åtaganden som krävs. Möjligheten att följa upp programmets mål och hur de olika aktörerna bidrar till kollektivtrafikens utveckling skulle öka med en sådan redovisning.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och kommer att utveckla texten om samverkan i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<b>Länsstyrelsen i Stockholms län</b>	
<p>Trafikförsörjningsprogrammet anger ett mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med fem procentenheter till år 2030. Länsstyrelsen skulle därför gärna se en tydligare redovisning av hur Landstinget avser hantera detta.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och kommer att utveckla texten kring genomförandet av TFP i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>
<p>Den bebyggelseutveckling som trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån baseras på beskrivningar i RUFSS2010 med ett starkt befolkningstillskott i de regionala stadskärnorna. Länsstyrelsen ser därför RUFSS2050 som ett lämpligt underlag för trafikförsörjningsprogrammet</p>	<p><i>I arbetet med TFP sker kontinuerligt avstämningar med RUFSS 2050.</i></p>
<p>Trafikförsörjningsprogrammet berör anslutande resor genom frågan om infartsparkeringar men missar anslutningsresor med gång och cykel.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och kommer att utveckla texten kring kombinationsresor i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Kommuner i Stockholms län (KSL)</b>	
Målen saknar ett tydligare ställningstagande kring hur turtäthet ska upprätthållas och utvecklas, särskilt i regionens yttre delar	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Fokus för TFP är kollektivtrafiken i länet på en övergripande nivå. Det ligger därför inte inom ramen för TFP att beskriva ställningstaganden om turtätheten.</i>
Ha måltal om restidskvoter också mellan andra bebyggelsestrukturer än enbart "stadskärnor på samma regionhalva".	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Fokus för TFP är kollektivtrafiken i länet på en övergripande nivå.</i>
mål även när det gäller möjligheterna till att resa kollektivt en del av resan, exempelvis ett mål om andel utbyggda bytespunkter	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Fokus för TFP är kollektivtrafiken i länet på en övergripande nivå.</i>
"trängsel och komfort" bör finnas med som måltal i trafikförsörjningsprogrammet	<i>Landstinget har noterat synpunkten. Fokus för TFP är kollektivtrafiken i länet på en övergripande nivå.</i>
det saknas strategier i förhållande till målen	<i>Landstinget har ett antal strategier som hänger ihop med intentionerna i TFP.</i>
ansvarsfördelningen mellan länets aktörer som berörs under rubriken "Hela resan" och på flera andra ställen i programmet är otydlig och borde kunna utvecklas ytterligare.	<i>Landstinget har i förslaget till slutgiltigt reviderat TFP förtydligat samverkan och ansvarsfördelning.</i>
ett tydliggörande krävs kring formuleringen "spårtrafik och stombussar, ska i största utsträckning ligga fast", som den är formulerad nu innebär den en osäkerhetsfaktor för kommuner i planerad av nybyggnation.	<i>Landstinget har justerat texten enligt kommentaren.</i>
<b>Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF)</b>	
Tillväxt- och regionplanenämnden anser att det är bra om trafikförsörjningsprogrammet tydligare knyter an till även dessa utmaningar och tydliggör kollektivtrafikens	<i>Landstinget instämmer och har utvecklat texten i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP enligt kommentaren.</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>roll och betydelse för hela regionens utveckling. Det skulle sannolikt också ytterligare stärka förankringen hos regionens aktörer för både trafikförsörjningsprogram och RUFSS som två av landstingets starkaste strategiska dokument, att de tar ett tydligt gemensamt avstamp i regionens långsiktiga utmaningar.</p>	
<p>Tillväxt- och regionplanenämnden skulle gärna se att trafikförsörjningsprogrammet innehöll ett mer utvecklat resonemang kring kollektivtrafiken som medel för att uppnå bibehållen och/eller ökad tillgänglighet till natur, kultur och anläggningar för rekreation och fritid. Att alla människor kan ta sig till olika typer av målpunkter med hjälp av hållbara transporter är en viktig del i att nå de övergripande regionala målen och att kunna vara en attraktiv storstadsregion. Detta kan göras genom att utveckla de nedbrutna målen som hör till det övergripande målet attraktiv region. Tillväxt- och regionplanenämnden vill också starkt betona vikten av internationell och nationell tillgänglighet för stockholmsregionen, och att detta bör lyftas fram i må-len.</p>	<p><i>Landstinget anser att de indikatorer som finns med i målmodellen är tillräckliga för att följa kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå. Under målet Attraktiv region har dock indikatorn om restidskvot lagts till för att fånga det internationella perspektivet.</i></p>
<p>Därtill önskar Tillväxt- och regionplanenämnden också en diskussion kring kollektivtrafikens betydelse för, och potentiellt stora bidrag till, en förbättrad folkhälsa.</p>	<p><i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har texten kring kollektivtrafikens bidrag till folkhälsan förtydligats.</i></p>
<p>bör trafikförsörjningsprogrammet i sammanhanget också lyfta fram cykeln och cykelns roll för ett hållbart resande. Möjligheten till kombinationsresor och smidiga byten mellan exempelvis cykel och kollektivtrafik är i många fall avgörande för kollektivtrafikens konkurrenskraft.</p>	<p><i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har texten kring kombinationsresor utvecklats.</i></p>
<p>oerhört viktigt att det finns tillgång till bra</p>	<p><i>Landstinget håller med om</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>cykelförbindelser i form av regionala och lokala cykelstråk och goda cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Utbyggnaden av de regionala cykelstråken har en stor betydelse för kollektivtrafiken, vilket bör betonas i Trafikförsörjningsprogrammet.</p>	<p><i>vikten av goda cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Däremot ställer vi oss tveksamma till att regionala cykelstråk har stor betydelse för kollektivtrafiken. Detta kan möjligen vara fallet för vissa relationer under vissa perioder under året.</i></p>
<p>Nämnden önskar därför ett resonemang kring varför måttalet enbart gäller stadskärnor på samma regionhalva. Samt kring måttalet om en restidskvot på 1,9, om huruvida det bedöms tillräckligt för att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftigt jämfört med bilen.</p>	<p><i>För att göra TFP läsvänlig har omfattningen och beskrivande texter hållits nere. Det finns underlagsmaterial kring varför indikatorerna ser ut som de gör som TRF gärna får ta del av. Relationen regionala stadskärnor på samma regionhalva har valts ut eftersom det speglar tvärresandet. En relation som kollektivtrafiken sällan är konkurrenskraftig mot bilen och är därför viktig att förbättra. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har målnivån satts till 1,5 år 2030.</i></p>
<p>I programförslaget återfinns ett stycke om var och hur bebyggelse bör utformas. Tillväxt- och regionplanenämnden anser att Trafikförsörjningsprogrammet i detta fall bör peka på vikten av bebyggelsestrukturens utformning och därefter förespråka en bebyggelse-utveckling och en bebyggelsestruktur som ligger i linje med RUFs.</p>	<p><i>Beskrivningarna i TFP kring bebyggelsens utveckling är enbart schematisk och tar inte ställning till något specifikt alternativ i RUFs-arbetet. Detta kommer att förtydligas i den slutgiltiga texten till reviderat TFP</i></p>
<p>Tillväxt- och regionplanenämnden vill även framhålla att trafikförsörjningsprogrammet skulle tjäna på att tydliggöra programmets förhållande till andra viktiga strategiska måldokument, styrdokument och processer inom transportområdet, till exempel den</p>	<p><i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP finns ett kapitel som beskriver vad programmet är.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>nationella planen för transportsystemet, länsplan för regional transportinfrastruktur, En Bättre Sits, Sverige-förhandlingen, trafikförvaltningens stornätsplan, den regionala cykelplanen, kommunala trafikstrategier m.m. Detta i kombination med en tydlig koppling till ett genomförande av programmet skulle klargöra trafikförsörjningsprogrammets sammanhang och vilka förutsättningar som råder.</p>	
---	--

## Trafikoperatörer

<b>Strömma kanalbolaget</b>	
<p>Vi tar tydligt avstånd från allt vad gemensamtaxa gäller för kombination av land och sjötransporter. Skulle detta genomföras kommer all trafik utan subventioner att slås ut vilket kommer att missgynna all utveckling i skärgården.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>En modell om att köpa tillgänglig kapacitet i privat trafik som tillämpas med tex Cinderellabåtarna bör utvecklas.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå med fokus på vad som ska uppnås. Hur detta ska uppnås lämnas till länets aktörer att lösa. En modell om att köpa tillgänglig kapacitet i privat trafik skulle kunna vara ett exempel på lösning.</i></p>
<p>Den höga nivån på dessa måltal bör nog stämmas av med den höga skattesubvention som gäller för denna trafik. Finns det ett samband?</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att denna analys skulle vara intressant att genomföra. Detta arbete ryms dock inte inom ramen för arbetet med revideringen av TFP.</i></p>
<p>För det kulturhistoriska tonnaget finns ingen möjlighet med bibehållen</p>	<p><i>Landstinget är medvetna om detta. Det historiska tonnaget</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

trovärdighet i tonnageets historia att nå tillgänglighetskraven. Kanske kan en modell liknande Cinderellabåtarna ge möjligheter till utveckling men ändå måluppfyllnad	<i>omfattas inte i indikatorn avseende "Full tillgänglig linje eller bytespunkt".</i>
Resurseffektivt. Beräkning av beläggningsgrad bör göras utifrån någon form av säsongstanke	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i>
Pålitlighet, när dessa mål ställs mot RUFSS beskrivning ser vi stora olikheter i ambition.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Strömmas uppfattning att belägga hela skärgården med trafikplikt inte på något sätt långsiktigt utvecklar trafiken. Därför ser vi att skrivningen om att det är viktigt att den upphandlade och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om att den upphandlade och den kommersiella kollektivtrafiken ska samverka på ett sätt som gagnar resenärerna.</i>
<b>Svenska Bussbranschens Riksförbund</b>	
Det nu remitterade trafikförsörjningsprogrammet är mer komprimerat och har tydligare fokus på strategier och målsättningar följt av tydliga hänvisningar till stöddokument inom alla relevanta avsnitt. Det kan dock finnas risker med att komprimera programmet på detta sätt eftersom den strategiska nivån kan komma för långt bort från det praktiska utförandet i den dagliga trafiken.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om synpunkten. I det fortsatta arbetet hoppas landstinget att få ett uppdrag från politiken att ta fram en plan för genomförandet av TFP.</i>
Vi skulle gärna se att den ekonomiska situationen redovisas på ett tydligare sätt där den löpande verksamheten och de största projekten särredovisas utifrån investeringar i förhållande till resenärsökningar.	<i>Landstinget har noterat synpunkten och anser att denna typ av redovisning hör hemma i den så kallade Genomförandeplanen som trafikförvaltningen tar fram.</i>
Vi i bussbranschen saknar i detta trafikförsörjningsprogram tydligare inspel från SLL beträffande Slussen-projektet. Projektet som kommer ha en extrem stor påverkan på all kollektivtrafik och busstrafik de kommande 7-8 åren mitt i Stockholm. Bussbranschen är gärna med	<i>Landstinget har noterat synpunkten och tackar för erbjudandet om hjälp. Fokus för TFP är på en övergripande nivå och redovisar inte därför inte enskilda objekt annat än att de nämns. Arbetet med Slussen</i>



Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

och bidrar med sin kompetens till en bra lösning både planeringsmässigt och genomförandemässigt i de olika stegen mot en ny Slussen lösning.	<i>pågår för fullt av trafikförvaltningen och Stockholms stad.</i>
SLL nämner inte de olika gemensamt framtagna riktlinjerna i Trafikförsörjningsprogrammet. Ett av syftena med trafikförsörjningsprogrammet är att informera resenärer/medborgare, kommuner, kollektivtrafikföretag och andra intressenter om dagens och framtidens kollektivtrafik i strategiska termer. Därför är det extra viktigt att redovisa vilka delar av branschens gemensamt framtagna vägledning och riktlinjer man följer respektive inte följer	<i>Landstinget har noterat synpunkten och kommer i det slutgiltiga förslaget till reviderat program att redovisa vilka branschgemensamma riktlinjer som använts.</i>
Det skulle vara intressant att veta varför SLL gjort avsteg i vissa delar av den för branschen viktiga avtalsprocessen vid upphandlingar.	<i>Landstinget anser att vår process överensstämmer väl med avtalsprocessen. Landstinget använder dock inte mallavtalet bland annat beroende på att det inte är tillräckligt tydligt för våra avtal. Landstinget följer däremot de flesta av principerna i mallavtalet, men med en del undantag som till exempel ersättningsmodell och reklamintäkter.</i>
Det skulle vara intressant att veta varför marknadsanalysen som beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet inte redovisas'	<i>Landstinget är av den åsikt att analysen från programmet 2012 fortfarande är giltig.</i>
Det skulle vara intressant att veta varför man inte följer den redan framtagna vägledningen för tillträde till hållplatser och bytespunkter	<i>Landstinget följer vägledning och generella principer för tillträde till hållplatser och bytespunkter.</i>
Dokumentet kunde bli ännu bättre om det funnits fotnoter och kopplingar till olika dokument, statistik, utredningar och lagstiftningar som finns angivna.	<i>Landstinget gjorde tidigt avvägningen att inte ha med fotnoter just för att öka dokumentets läsvänlighet.</i>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>Vi skulle gärna se att tankar om mer kostnadseffektiva lösningar såsom BRT (Bus Rapid Transport) lyfts upp och beskrivs som möjligheter.</p>	<p><i>TFP beskriver kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och tar inte upp enskilda trafikslag så långt det är möjligt. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP finns det strategiska förhållningssättet "Anpassningsförmåga" som bland annat beskriver flexibla lösningar.</i></p>
<p>Konkurrenskraftig: Här borde mätningar för kundnöjdhet för kommersiell trafik finnas med eller så borde kollektivtrafikbarometerns mätningar ses över eftersom trafikförsörjningsplanen ska beskriva all kollektivtrafik.</p>	<p><i>Landstinget har gjort bedömningen att trafikförvaltningens egen ombordundersökning, Upplevd kvalité, går bra att använda eftersom den kommersiella trafiken är så liten i länet.</i></p>
<p>Tryggt och Tillgängligt: Oroväckande att alla dessa mål är under utredning.</p>	<p><i>Landstinget är medvetet om detta och gav alla instanser möjlighet att tycka till om måltalen i en digital enkät under hösten 2016.</i></p>
<p>Miljöanpassat: Remissversionen saknar koppling till det branschgemensamma miljöprogrammet, vilket är beklagligt. Är dessa målbilder synkroniserade med landstingets egna miljöprogram?</p>	<p><i>Indikatorer och måltal inom fokusområdet Miljöanpassat är avstämt med landstingets Miljöprogram 2017-2021.</i></p>
<p>"Resurseffektivt: Det är oroande att det inte finns några målsättningar alls för resurseffektivitet med tanke på den mycket stora omsättningen som SLL har. Vi skulle gärna se måltal såsom:      o Självkostnadsgrad (viktigt övergripande måltal)      o Redovisning av de största investeringarna projekt för projekt      o Projekterad ökning av antalet resenärer i de största investeringsprojekten"</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP finns två indikatorer avseende resurseffektivitet; kostnadsutveckling och beläggningsgrad.</i></p>
<p>Avsnittet om Strategiska ställningstaganden borde föregå målavsnittet för att få en logisk ordning.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>Modellen som beskrivs är tydlig och visuellt lätt att ta till sig. Vi skulle vilja att operatörer skulle läggas till i sektionen före resan som samrådspartners.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Hela detta stycke skulle kunna inleda trafikförsörjningsprogrammet efter förordet. Kopplingen till RUFSS och samhällsbyggnad där kollektivtrafiken är en extremt viktig del blir då tydligare.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och har i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP lagt till ett inledande kapitel om vad TFP är.</i></p>
<p>I andra stycket nämns att SLL gjort en marknadsanalys som ligger som grund för det följande resonemanget om allmän trafikplikt kontra kommersiell linjetrafik i trafikförsörjningsprogrammet. Det finns inga hänvisningar eller redovisningar av den genomförda marknadsanalysen vilket gör det svårt att kommentera avsnitt 6.1 eller 6.2. Vi vill gärna ta del av den gjorda marknadsanalysen för vidare kommentarer.</p>	<p><i>Det är samma analys som genomfördes 2012. Detta förtydligas i texten.</i></p>
<p>När det gäller spelregler för kommersiell trafik på kort sikt (6.3) så vill vi se att även betal- och biljettsystem finns med i punktlistan. Vi kan inte se någon skillnad i att SLL har betal- och biljettsamarbete med närliggande trafikhuvudmän såväl som kommersiella aktörerna.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Anledningen till att den kommersiella linjetrafiken inte ökat nämnvärt beror på flera faktorer som fastslagits i Trafikanalys årliga rapporter om marknadsöppningen, Sveriges Bussföretags årliga rapporter om marknadsöppningen och nu i våras Trafikutskottets egen utredning om kollektivtrafiklagen. Framtagning av generella principer (om konkurrensneutralt tillträde) kommer att öka öppenheten i kollektivtrafiken och möjliggöra ett bättre utbud till Stockholms läns resenärer då det skulle innebära just konkurrensneutrala och transparenta förhållningssätt på marknaden.</p>	<p><i>Landstinget följer vägledningarna och generella principer för tillträde.</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

När det gäller grundförutsättningar för olika tillträde så kan vi tänka oss att utbud och kundnytta är bra förutsättningar förutsatt att de definieras.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
Flest resande är en direkt olämplig grundförutsättning eftersom det alltid gynnar den största aktören. Skulle en sådan grundförutsättning användas blir det ett marknadshinder.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>
När det gäller taxor för olika tillträde så vill vi gärna förtydliga att prislistan/taxorna skall vara samma för trafikhuvudmannen SL som för alla andra aktörer för att vara konkurrensneutral och transparent. Prislistan/taxorna kan ha en differentierat pris beroende på volym men ska finnas i samma prislista.	<i>Landstinget har noterat synpunkten.</i>

## Övriga

<b>Bil Sweden</b>	
RUFS analyser uppvisar stora brister eftersom man utgår från att det skulle vara bra för medborgarna med mindre bilåkande när målet bör vara att bilarna ska bli fler, utsläppen lägre och olyckorna färre.	<i>Landstinget noterar synpunkten och håller med om att det är viktigt att bilarnas utsläpp och bilolyckor blir färre. Däremot håller vi inte med om att målet bör vara att bilarna ska bli fler bland annat eftersom vägsystemet redan idag lider av kapacitetsbrister. Det är ett allmänt känt faktum att det inte går att bygga bort trängsel i vägnätet eftersom efterfrågan alltid kommer att överstiga utbudet. Det är därför viktigt att alltid och i alla sammanhang arbeta för ett minskat bilanvändande.</i>
Ett problem som skulle kunna behandlas mer ingående är hur effektiva parkeringslösningar kan utformas med sikte	<i>TFP följer kollektivtrafikens utveckling på en övergripande nivå och går inte in på specifika</i>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>på 2050.</p>	<p><i>lösningar såsom parkeringslösningar. Landstinget håller dock med om att det är viktigt att det finns goda möjligheter till infartsparkering både med bil och med cykel där det är lämpligt.</i></p>
<p>Ytterligare ett område som förtjänar en fördjupad analys är vad som kan åstadkommas med moderna busslösningar. Högre andel kollektivtrafikresande kan uppnås snabbare och mer kostnadseffektivt med Bus Rapid Transit (BRT). Elektrifierade bussbanor kan komma väldigt nära inpå sina målpunkter, skapa god tillgänglighet och möjliggöra högre exploateringstakt även där tunnelbanan inte går. De områden som kan betraktas som "kollektivtrafiknära" och därmed särskilt lämpliga för bostadsbebyggelse utökas markant när denna typ av busslösningar tas i beaktande.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I det strategiska förhållningssättet Anpassningsförmåga, som finns med i det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP, ingår flexibla kollektivtrafiklösningar.</i></p>
<p><b>Swedavia</b></p>	
<p>Stockholm Arlanda Airport är en mycket viktig målpunkt i regionen. Det är därför av stor vikt att kollektivtrafiken ges möjlighet att växa i takt med utvecklingen av flygtrafiken och antalet arbetsplatser. Ökad spårkapacitet är grundläggande för att hantera framtidens volymer.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP kommer restidskvoten mellan de regionala stadskärnorna och Arlanda att följas upp.</i></p>
<p>Flygplatsen drivs som en 24 h verksamhet och behovet av transporter finns hela dygnet men med toppar tidig morgon och eftermiddag. Många i personalen som uppgår till över 20000 i området har skiftarbete och behov av att ta sig till flygplatsen tidigt för att öppna upp olika funktioner för resenärer.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Swedavia ser därför med stor oro att den</p>	<p><i>Landstinget har noterat</i></p>

Strategisk utveckling  
 Planering  
 Strategisk planering

RAPPORT  
 2017-04-11  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 TN 2015-1721  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<p>regionala kärnan Arlanda-Märsta lämnas utanför stombussnätet när vi redan idag ser ett utökat behov av bussförbindelser både inom kärnan och från de olika platser i regionen som inte kan utnyttja de spårförbindelser som finns.</p>	<p><i>synpunkten. Just nu pågår en aktualitetsprövning av Stomnätsplanen.</i></p>
<p>Swedavia uppmanar Landstinget att jobba vidare med frågorna kring kombinationer av upphandlad och kommersiella trafik för att nå största möjliga tillgänglighet.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>
<p>Tydliga och enkla taxestrukturer kan också vara ett styrmedel för att bättre utnyttja det totala utbudet i en relation. Detsamma gäller även tidtabelloptimering.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Ett led i att förenkla biljettsystemet genomfördes i början av 2017 då enhetstaxa infördes i den allmänna kollektivtrafiken på land och pendelbåtar.</i></p>
<p><b>Miljöpartiet Lidingö</b></p>	
<p>Vi menar emellertid att restidskvoten inte bör överstiga 1,5 för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv för de flesta. Förslaget 1,9, det vill säga 90 procent längre restider med kollektivtrafik än bil, blir för många alltför opraktiskt och obekvämt.</p>	<p><i>I det slutgiltiga förslaget till reviderat TFP har målnivån justerats till 1,5.</i></p>
<p>En stombusslinje borde även finnas mellan norra delen av Lidingö och Danderyds sjukhus via Lidingö centrum, Ropsten och universitetet</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Just nu pågår en aktualitetsprövning av Stomnätsplanen.</i></p>
<p>Det är viktigt att planera för kombinationer av olika trafikslag och smidiga byten, med "mobility management" och "hela-resantänket". Viktiga stationer och hållplatser behöver fler säkra cykelparkeringar. Regionala cykelstråk bör vidareutvecklas samordnat med kollektivtrafiken.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten och håller med.</i></p>
<p>Båtlinjen Sjövägen är ett värdefullt och uppskattat komplement till annan kollektivtrafik. Vi noterar ett förslag om förbindelse direkt mellan Fjäderholmarna och Lidingö. För rimlig nytta trots</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten.</i></p>

Strategisk utveckling  
Planering  
Strategisk planering

RAPPORT  
2017-04-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1721  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<p>begränsat underlag av resande kan landstinget överväga att Fjäderholmarna angörs vissa turer (som bland annat Blockhusudden).</p>	
<p><b>Saltsjöqvarn Förvaltnings AB</b></p>	
<p>För att höja resurseffektiviteten på sikt behövs förutom anslutande trafik, fler båtar med möjlighet att ta fler resenärer, 200-300 resenärer. Båtarna kan ha fossilfri framfart i ett system med tillgängliga bryggor/hållplatser, d v s flytbryggor.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. TFP följer kollektivtrafiken på en övergripande nivå och beskriver så lite som möjligt per trafikslag.</i></p>
<p>Väster om Slussen finns fler möjligheter att göra kopplingar mellan nord och syd. En linje Stadshuset västerut mot Ekensberg m fl skulle kunna kopplas samman mellan den av SL skisserade linjen mellan Solna Strand och Södersjukhuset. Med en bytespunkt under Essingeleden väster om Lilla Essingen (intill buss 1) skulle smarta kopplingar skapas och nya resvägar bli möjliga och avlasta övrig kollektivtrafik.</p>	<p><i>Landstinget har noterat synpunkten. Under 2017 kommer landstinget att påbörja en strategisk pendelbåtsutredning vars syfte är att utreda var lämpliga kopplingar via vattenvägarna kan finnas.</i></p>