



VÄLKOMMEN TILL SAMRÅD INFÖR REVIDERING AV

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Välkommen till samråd

MED DENNA BROSCHYR vill vi hälsa dig välkommen till samråd inför revideringen av Stockholms läns trafikförsörjningsprogram. Broschyren ger en kort introduktion till det som blir fokus på våra samrådsmöten.

DET REGIONALA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen.

Programmet pekar ut de långsiktiga målen och utvecklingsområdena för kollektivtrafiken som vi i länet ska arbeta mot tillsammans. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

DET FÖRSTA trafikförsörjningsprogrammet antogs 2012. Nu behöver det revideras för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar.

För att nå målen behöver vi samarbeta. Vägen dit går genom dialog och samråd med alla berörda kommuner, myndigheter och intressenter.

VI VILL SKAPA förutsättningar för en långsiktig och stabil utveckling av kollektivtrafiken där alla är delaktiga.

Fokusområden för samråd

Samrådet kommer att fokusera på de förändringar och tillägg som vi föreslår till det reviderade trafikförsörjningsprogrammet:

- Hållbar utveckling
- Reviderad målmodell
- Utveckling av ”hela resan”
- Ekonomisk effektivitet
- Stomnätet – kollektivtrafikens ryggrad

Samrådsmötena tar alltså inte upp alla frågor som kommer att finnas med i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet, utan framförallt det som är nytt.

Hållbar utveckling

FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK måste planeras utifrån fokus på hållbar utveckling.

EN HÅLLBAR UTVECKLING INNEBÄR att dagens generation kan tillgodose sina behov utan att äventyra för kommande generationer att tillgodose sina. Så definierade Brundtland-kommissionen kraven på den framtida världsutvecklingen.

HÅLLBAR UTVECKLING BESTÅR AV TRE DELAR:

- Ekologisk hållbarhet
- Social hållbarhet
- Ekonomisk hållbarhet

Alla delarna samspekar och påverkar varandra. Det går inte att bygga upp ett långsiktigt hållbart samhälle om man bara tar hänsyn till en eller två av delarna.

Tre perspektiv

Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. Detta är den centrala utgångspunkten för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet.

EKOLOGISK HÅLLBARHET handlar om att hushålla med jordens resurser. Vi har bara ett jordklot, därför är det viktigt att använda resurser på ett smart sätt.

SOCIAL HÅLLBARHET HANDLAR OM att bygga ett samhälle där välfärden är rättvist fördelad. Det handlar bland annat om att förebygga socioekonomiska skillnader mellan områden och verka för ett samhälle där alla grupper känner sig välkomna och kan vara delaktiga.

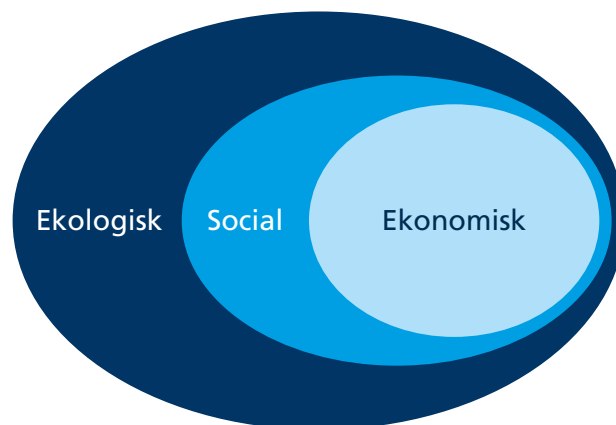
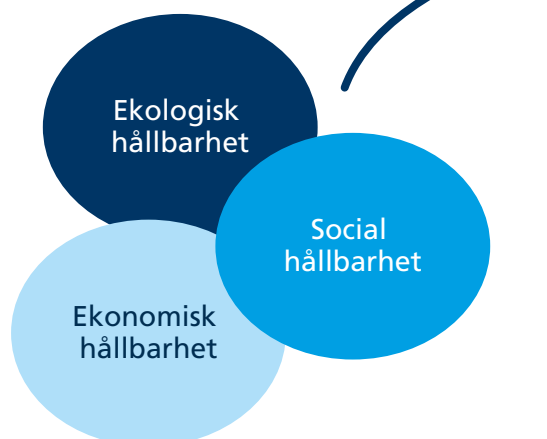
EKONOMISK HÅLLBARHET HANDLAR OM att få samhällsfunktioner och företagande att utvecklas framåt utan att tära för mycket på miljön.

Resenären i fokus

I trafikförsörjningsprogrammet handlar hållbarheten till stor del om att sätta invånaren och resenären i fokus. Det gör vi genom att skapa långsiktiga lösningar för kollektivtrafiken.

ETT SOCIALT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM innebär i grunden att alla resenärer upplever att systemet är tillgängligt och tryggt.

Det ekonomiska systemet är en del av det sociala systemet, som i sin tur är en del av det ekologiska systemet.



Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

Reviderad målmodell

EN CENTRAL DEL i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål och utvecklingsområden.

DEN URSPRUNGLIGA MÅLMODELLEN HAR FÅTT KRITIK för att vara svår att förstå. Det har också blivit tydligt att målmodellen behöver fokusera mer på social hållbarhet för att vi ska lyckas möta de sociala utmaningar som regionen står inför:

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.
- Att öka tryggheten i regionen.
- Att ha en fortsatt öppen region och stärka inkluderingen.

DÄRFÖR REVIDERAR VI nu målmodellen. Utgångspunkten för modellen är hållbar utveckling. Det nya är att hållbarhet genomsyrar alla mål istället för att stå isolerat, utan koppling till helheten.

ANDRA FÖRÄNDRINGAR är att målen för färdtjänst och kollektivtrafik på vatten har arbetats in i modellen, från att tidigare ha legat vid sidan av.

FÄRD TJÄNSTEN ska vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för de som sällan eller aldrig kan använda den allmänna kollektivtrafiken.

Vision, mål och måltal

Visionen om Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ligger fast.

MÅLEN HAR DELATS IN I TRE OMRÅDEN som handlar om resenären, kollektivtrafiksystemet och regionen. Måltalen kommer att arbetas fram successivt under våren 2016 och kommer att diskuteras på samrådsmötena.

VÅR IDÉ är att måltalen ska peka ut vilka aktörer som bidrar till att de nås. Att få fler att välja kollektivtrafik istället för egen bil är ett exempel på en uppgift där flera av länets aktörer behöver hjälpas åt.

Vi vill veta vad ni tycker!

- Hur ser ni på det gemensamma ansvaret att utveckla kollektivtrafikens förutsättningar?
- Är strukturen för målmodellen och grupperingen av målen bra?
- Vilka mål och måltal kommer er organisation främst att kunna bidra till?

Målmodellens struktur – målområden



Hela resan

BEGREPPET "HELA RESAN" handlar om att resan från dörr till dörr ska upplevas smidig för alla. Det handlar om upplevelsen såväl före som under och efter resan, samt byten på vägen.

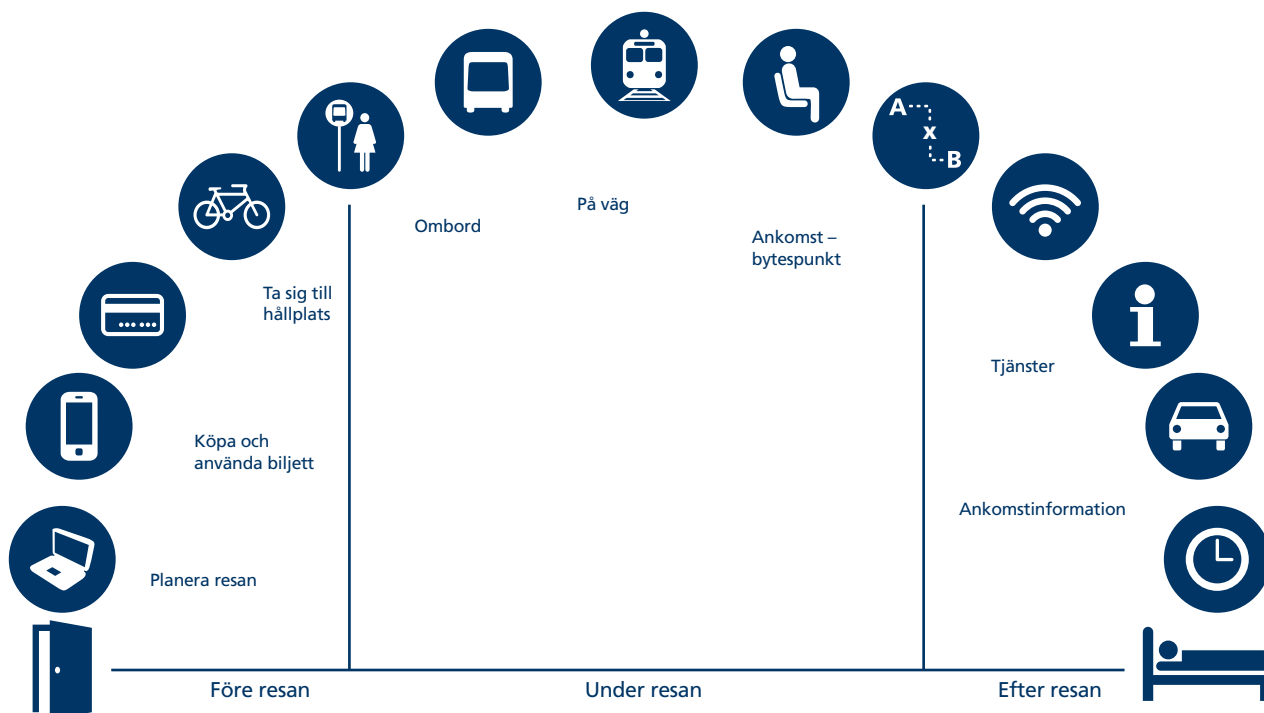
"HELA RESAN" ÄR ALLTSÅ BREDARE än att bara handla om tiden då resenären är på hållplats/station eller i något av kollektivtrafikens fordon.

I DET REVIDERADE trafikförsörjningsprogrammet vill vi förtydliga ansvaret för "hela resan". Såväl landstinget som kommuner, Trafikverket och i viss mån även andra aktörer har del i ansvaret att skapa förutsättningar för "hela resan".

Vi vill veta vad ni tycker!

- Vad krävs av regionens aktörer för att "hela resan" ska kunna utvecklas ytterligare?
- Finns nya former av samarbete som kan underlätta utvecklingen av "hela resan"?
- Räcker det med goda intentioner och samarbete för att nå fram till "hela resan", eller krävs formalisering och avtal om ansvarsfördelningen?

Modell för Hela resan



Ekonomisk effektivitet

DET REVIDERADE trafikförsörjningsprogrammet kommer att lägga tydligare fokus på ekonomisk effektivitet än tidigare. Programmet kommer att sätta mål för kostnader, intäkter och skattefinansieringsgrad så långt det är möjligt.

MÅLSÄTTNINGEN är alltid en budget i balans. Men för att uppnå långsiktig ekonomisk hållbarhet måste fokus ligga på såväl kostnader som intäkter, både som helhet och var för sig.

HÄR VILL VI KORT BESKRIVA DEN MODELL för ekonomisk effektivitet som är tänkt att användas i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Kostnadseffektivitet

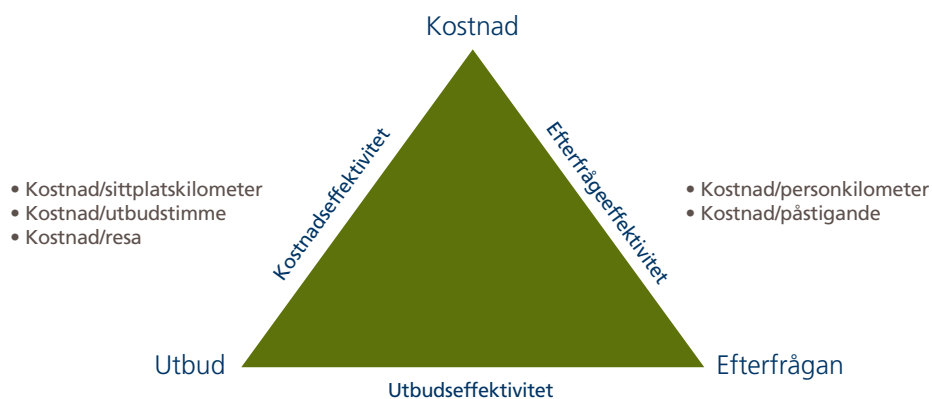
Figuren nedan visar kostnadssidan i modellen för ekonomisk effektivitet.

MODELLEN BESTÅR AV TRE DELAR;

- kostnad
- utbud
- efterfrågan

Sambandet mellan dessa tre representerar olika typer av kostnadseffektivitet. För att få en kostnadseffektiv kollektivtrafik behöver man ta hänsyn till alla perspektiven och sträva efter en rimlig balans mellan dem.

Modell för kostnadseffektivitet



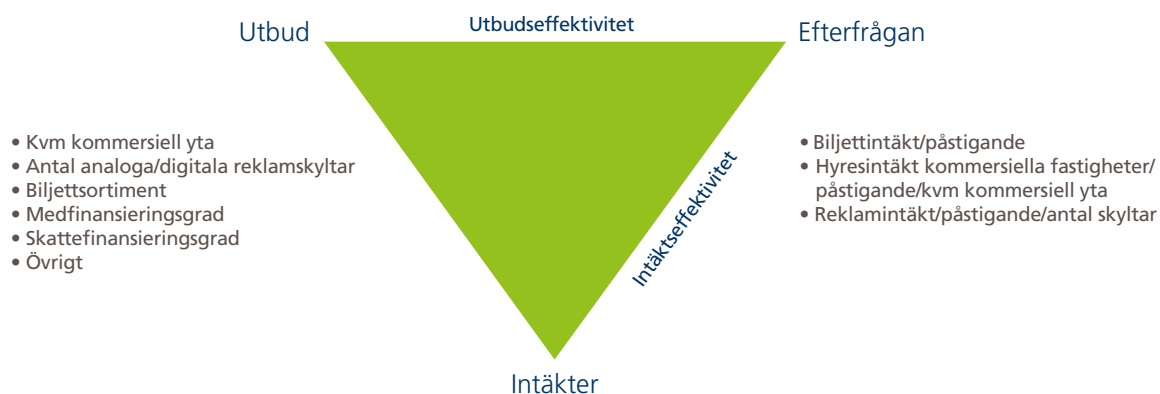
Modell för kostnadseffektivitet som kommer användas i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Intäktseffektivitet

Kollektivtrafikens intäkter kommer i huvudsak från landstingsbidrag och biljettförsäljning. Taxan för biljettpriset beslutas i landstingsfullmäktige. De senaste åren har biljettpriset justerats ungefär vart fjärde år.

MODELLEN FÖR EKONOMISK EFFEKTIVITET på intäktssidan visar sambandet mellan utbud, efterfrågan och intäkter. Efterfrågan kopplad till utbudet och efterfrågan kopplad till intäkter representerar två olika typer av intäktseffektivitet. För en hög intäktseffektivitet behöver helheten vara i balans.

Modell för intäktseffektivitet



Modell för intäktseffektivitet som kommer användas i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Stomnätet – kollektivtrafikens ryggrad

RYGGRADEN i Stockholms läns kollektivtrafiksystem är stomnätet. Det består av all spårtrafik samt de blå busslinjerna; stombussarna. Ungefär sjuttiofem procent av resandet sker på dessa linjer.

Stomnätet knyter samman varje kommuncentrum och regional stadskärna med Stockholms innerstad. Det binder också samman de regionala stadskärnorna med varandra.

STOMNÄTET ÄR VIKTIGT för att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider i förhållande till bilen. Det behöver vara ett stabilt system med linjedragningar som ligger fast över tiden.

DET FINNS FLER VÄGSTRÄCKOR, utöver de där stomlinjerna går, där kollektivtrafiken behöver prioriteras.

ATT INDIKERA STRÅK där avsikten är att långsiktigt bedriva kollektivtrafik ger kommunerna ytterligare ett viktigt underlag för sin bebyggelseplanering. Det möjliggör också en dialog om var och hur kollektivtrafikens framkomlighet kan prioriteras.

TRAFIKENTREPRENÖRER med nya trafikavtal behöver också delta i denna dialog eftersom de har stort utrymme att självständigt planera turtäthet med mera.

Vi vill veta vad ni tycker!

- Vilka strategiskt viktiga stråk utöver stomnätet finns i regionen?
- Vad bör kriterierna vara för att ett stråk ska identifieras som strategiskt viktigt?
- Hur kan kommunerna bidra till ökad effektivitet för regionens kollektivtrafik?



Kartan visar stomnätet i Stockholms län. På kartan saknas bland annat Spårväg syd.

Kopplingen till RUFSS och Sverigeförhandlingen

RUFSS

För närvarande pågår också en process för att ta fram en ny regional utvecklingsplan, RUFSS¹. Det är viktigt att det nya trafikförsörjningsprogrammet tar hänsyn till vad som kommer fram i RUFSS-arbetet. Det gäller bland annat de nya aspekterna på stärkt hållbarhet, samt de skilda förutsättningarna för stad och land som har lyfts i det pågående RUFSS-arbetet.

Sverigeförhandlingen

Stockholms län berörs också av den pågående Sverigeförhandlingen², där olika infrastruktur-satsningar utreds och förhandlas fram. Både trafikförsörjningsprogrammet och RUFSS berörs av det som beslutas i Sverigeförhandlingen.

1 www.trf.sll.se/rufs2010/Ny-RUFSS

2 <http://sverigeforhandlingen.se>

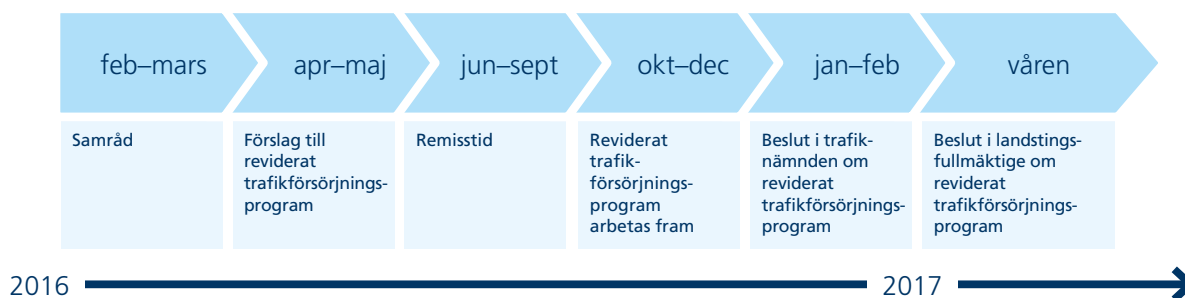
Nästa steg

EFTER SAMRÅDSMÖTEN, som pågår under februari och mars 2016, kommer vi att arbeta fram ett förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram.

FÖRSLAGET GÅR UT PÅ REMISS till berörda intressenter under juni till september. Därefter färdigställs ett förslag för beslut i trafiknämnden i början på 2017.

BESLUT beräknas tas i landstingsfullmäktige våren 2017.

Process framåt 2016–2017





Läs mer om trafikförsörjningsprogrammet på
sll.se