

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Beslut

1. Natur- och trafiknämnden beslutar att överlämna synpunkter över remissen enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad den 17 maj 2023, inklusive följande två tillägg:

Första tillägget

Under rubrik sammanfattning, efter första stycket införa:

Nacka kommun menar att bilen även i framtiden kommer att ha viktig en roll i regionens transportsystem, utöver funktioner som utryckningsfordon, yrkestrafik och godstrafik som nämns i kapitel 3.2 om hållbara resor. Den rollen kommer dock att variera beroende på individ, funktionsvariationer, boende i central eller gles del av regionen etc Äldre och funktionshindrade riskerar att ställas utanför samhället utan bilen som funktion.

Programmets uppdelning mellan centrala och glesbebyggda delar av av regionen är relevant. För Nackas del blir resonemanget relevant om man menar att centrala Nacka anses vara centralt, medans kommundelarna Saltsjöbaden, Älta och Boo är mera glesbebyggda. Detta styr i stor utsträckning resebeteendet.

Andra tillägget

Under rubrik Mål för kollektivtrafiken 2035 I andra stycket införa ändring så att andra stycket lyder (ändring markerad med fet text):

Inom ramen för mål 3 inom samma tema "Hållbart resande" beskrivs att det finns ett behov av att öka möjligheterna till kombinationsresande, till exempel att ta med cykeln ombord på vissa trafikslag i kollektivtrafiken under lågtrafik. **Nacka kommun önskar att Regionen även ser över möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafiken utöver lågtrafik. Det bör gälla båttrafiken (fungerar redan idag, men större potential finns), Tvärbanan och Saltsjöbanan. I ett längre perspektiv bör detta vara ett naturligt kriterium vid uppgradering av vagnpark och tonnage.** Kommunen har precis antagit en ny Cykelstrategi med ökade ambitioner om ökat resande med cykel, vilket skulle främjas genom ökat kombinationsresande.

Och därefter införa följande:

För att ytterligare underlätta kombinationsresor skulle Regionen kunna agera huvudpart vid upphandling av lånecykelsystem för hela regionen så att lånecyklarna kan integreras på ett naturligt sätt i kollektivtrafiken. En central upphandling skulle också säkerställa att kommungränserna inte blir barriärer med olika aktörer i olika kommuner.

Under rubriken 5.3 Ekonomiska förutsättningar och finansiering diskuteras bl a nya typer av biljetter. Dagens system med 30 låsta kalenderdagar försvårar omställningen och motverkar ett flexibelt resande. Många arbetar idag hemma någon/några dagar per vecka,

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL Natur- och trafiknämnden

man väljer kanske cykel någon dag, behöver bilen en annan, ett nytt taxesystem borde bättre fånga upp detta nya resmönster t ex genom att erbjuda ett 30-dagarskort som gäller 2 eller 3 månader med adekvat prissättning.

2. Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm är kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet och har två primära uppgifter; samråda om- och fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram samt fatta beslut om allmän trafikplikt.

Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att sätta en långsiktig strategisk inriktning för hur Region Stockholm tillsammans med kommuner, berörda myndigheter och organisationer i regionen ska utveckla länets regionala kollektivtrafik. Målhorisonten för det föreslagna programmet är 2035.

Utgångspunkten är att den regionala kollektivtrafiken ska bidra till önskad utveckling i enlighet med mål och inriktning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5) med målhorisont 2050. Programmet är det tredje i ordningen för Stockholms län sedan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012. Programmet är i huvudsak uppdelat i tre övergripande delar; ”Framtida behovsbild”, ”Mål för kollektivtrafiken 2035” samt ”Gemensam väg framåt”.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både allmän och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som kollektivtrafik på vatten. Programmet ska också redovisa åtgärder för att skydda miljön samt mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Överlag ställer sig kommunen positiv till innehållet i Trafikförsörjningsprogrammet för Stockholm län. Inom ramen för kapitel 3, Framtida behovsbild, vill Nacka kommun föreslå att Regionen tar ett helhetsgrepp för ansvaret kring begreppet ”Mobility as a service”. Inom ramen för fritidsresor som Regionen belyser i samma kapitel ställer sig kommun mycket positiva till. Avseende tvärrelationer med kollektivtrafiken vill kommunen lyfta stomlinje M och önskar få återkoppling kring planerna för linjen.

Inom ramen för kapitel 4, Mål för kollektivtrafiken, ställer sig kommunen positiva till kombinationsresande och lyfter potentialen att skapa fler möjligheter på kombinationsresande i kommunen, utöver möjligheten att ta cykeln på pendelbåtlinjerna som redan har testats.

Avseende indikatorerna för målen i programmet önskar kommunen att Regionen ser över indikatorn för mål 3, samt ser över det kompletterade måttet för mål 5. Detta för att uppnå mer ändamålsenliga resultat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 17 maj 2023

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Natur- och trafiknämnden

Bilaga Förslag till synpunkter på remiss för Trafikförsörjningsprogram för Stockholm län 2035

Bilaga Preliminär hållbarhetsbedömning, regionalt trafikförsörjningsprogram

Bilaga Regionalt trafikförsörjningsprogram, remissversion

Yrkanden

Peter Zethraeus (M) yrkade bifall till följande förslag till beslut:

”Natur- och trafiknämnden beslutar att överlämna synpunkter över remissen enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad den 17 maj 2023, inklusive följande två tillägg:

Första tillägget

Under rubrik sammanfattning, efter första stycket införa:

Nacka kommun menar att bilen även i framtiden kommer att ha viktig en roll i regionens transportsystem, utöver funktioner som utryckningsfordon, yrkestrafik och godstrafik som nämns i kapitel 3.2 om hållbara resor. Den rollen kommer dock att variera beroende på individ, funktionsvariationer, boende i central eller gles del av regionen etc Äldre och funktionshindrade riskerar att ställas utanför samhället utan bilen som funktion.

Programmets uppdelning mellan centrala och glesbebyggda delar av av regionen är relevant. För Nackas del blir resonemanget relevant om man menar att centrala Nacka anses vara centralt, medans kommundelarna Saltsjöbaden, Älta och Boo är mera glesbebyggda. Detta styr i stor utsträckning resebeteendet.

Andra tillägget

Under rubrik Mål för kollektivtrafiken 2035 I andra stycket införa ändring så att andra stycket lyder (ändring markerad med fet text):

Inom ramen för mål 3 inom samma tema “Hållbart resande” beskrivs att det finns ett behov av att öka möjligheterna till kombinationsresande, till exempel att ta med cykeln ombord på vissa trafikslag i kollektivtrafiken under lågtrafik. **Nacka kommun önskar att Regionen även ser över möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafiken utöver lågtrafik. Det bör gälla båttrafiken (fungerar redan idag, men större potential finns), Tvärbanan och Saltsjöbanan. I ett längre perspektiv bör detta vara ett naturligt kriterium vid uppgradering av vagnpark och tonnage.** Kommunen har precis antagit en ny Cykelstrategi med ökade ambitioner om ökat resande med cykel, vilket skulle främjas genom ökat kombinationsresande.

Och därefter införa följande:

För att ytterligare underlätta kombinationsresor skulle Regionen kunna agera huvudpart vid upphandling av lånecykelsystem för hela regionen så att lånecyklarna kan integreras på ett naturligt sätt i kollektivtrafiken. En central upphandling skulle också säkerställa att kommungränserna inte blir barriärer med olika aktörer i olika kommuner.

Under rubriken 5.3 Ekonomiska förutsättningar och finansiering diskuteras bl a nya typer av biljetter. Dagens system med 30 låsta kalenderdagar försvårar omställningen och motverkar ett flexibelt resande. Många arbetar idag hemma någon/några dagar per vecka,

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Natur- och trafiknämnden

man väljer kanske cykel någon dag, behöver bilen en annan, ett nytt taxesystem borde bättre fånga upp detta nya resmönster t ex genom att erbjuda ett 30-dagarskort som gäller 2 eller 3 månader med adekvat prissättning.”

Beslutsgång

Ordföranden ställde först det utsända förslaget från enheten mot avslag, och fann att natur- och trafiknämnden hade beslutat att bifalla förslaget.

Därefter ställde ordföranden första tillägget i Peter Zethraeus yrkande mot avslag och fann att natur- och trafiknämnden hade beslutat att bifalla tilläggsförslaget.

Slutligen ställde ordföranden andra tillägget i Peter Zethraeus yrkande mot avslag, och fann att natur- och trafiknämnden hade beslutat att bifalla tilläggsförslaget

Avslutningsvis konstaterade ordföranden att nämnden därmed hade beslutat i enlighet med Peter Zethraeus yrkande i sin helhet.

Natur- och -trafiknämnden beslutade även att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Reservationer

Mathias Leveborn reserverade sig mot beslutet för Vänsterpartiet gällande första tilläggsyrkandet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------