

2023-05-30

FÖRSLAG TILL YTTRANDE

Dnr: KFKS-2023-00302

Region Stockholms dnr: TN 2023-0159

Remiss – Regionalt trafikförsörjningsprogram

Yttrande till Region Stockholm

Sammanfattning

Nacka kommun ställer sig överlag 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”. Nacka kommun ställer sig mycket positiva till inriktningen gällande utvecklingen av kollektivtrafikens roll för fritidsresandet i samma kapitel. Avseende tvärrelationer med kollektivtrafiken vill kommunen lyfta stomlinje M.

Nacka kommun menar att bilen även i framtiden kommer att ha en viktig 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 regionen är relevant. För Nackas del blir resonemanget relevant om man menar att centrala Nacka anses vara centralt, medan kommundelarna Saltsjöbaden, Älta och Boo är mera glesbebyggda. Detta styr i stor utsträckning resebeteendet.

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.

Framtida behovsbild

I avsnitt 3.2 berörs området “kombinerad och smart mobilitet ger ökad flexibilitet”, och där beskrivs ett ökat intresse kring mobilitetstjänster där begreppet “mobility as a service” nämns. Nacka kommun ställer sig frågande till regionens roll i en sådan tjänst, och hur regionen kan stödja trafikleverantörerna till det samarbete som beskrivs behövs.

Kopplat till begreppet “Mobility as a service” undrar Nacka kommun om inte Regionen kan tänka sig hålla i helheten gällande beteendepåverkande åtgärder och styrmedel för att främja hållbara färdmedelsval. I avsnitt 5.1 beskrivs detta som ett kommunalt ansvar men där ser Nacka kommun Regionens potential att kunna driva en sådan samordning för att gemensamt nå målen.

I avsnitt 3.3 beskrivs att “kollektivtrafiksystemet har länge dimensionerats för arbetspendling och skolresor, på sikt finns behov av att ta större hänsyn till fritidsresandet”. I avsnitt 4.3 belyser Regionen att det på sikt är önskvärt med en större hänsyn till kollektivtrafikens roll för fritidsresandet, genom till exempel förbättrad kommunikation av befintligt utbud eller utveckling av utbudet under lågtrafik samt till målpunkter för denna typ av resor. Nacka kommun ställer sig mycket positiva till denna inriktning för ökad jämlikhet.

I avsnitt 3.4 beskrivs två olika perspektiv för en målstyrd planering. Inom ramen för satsningar på ökad marknadsandel utpekas till exempel tvärrelationer med hög efterfrågan och relativt sett långa restider med kollektivtrafiken. Här vill Nacka kommun återigen lyfta stomlinje M som efterfrågas vidare ställningstagande kring och mer information kring hur Regionen planerar för denna linje. I kollektivtrafikplan 2050 omnämns direktbussar som delvis ersätter del av stomlinje M (som trafikerar Skärholmen – Fruängen – Älvsjö – Gullmarsplan – Sickla – Orminge) i stornätsplanen.

Mål för kollektivtrafiken år 2035

Inom ramen för ett av målen i temat “Hållbart resande”, som beskrivs i avsnitt 4.2, beskrivs att “utgångspunkten är att satsningar på att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna sker både i geografiska områden där det finns potential sett till resandeunderlag och i områden med en hög biltrafikandel”. Nacka kommun efterfrågar att denna potential behöver förmedlas till kommunerna.

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.

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, 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.

Nacka kommun ställer sig positiva till att det finns mätbara indikationer med målvärden för att följa upp målet för år 2035, som beskrivs i avsnitt 4.5. Nacka kommun ser fram emot att ta del av målvärdena i det slutgiltiga programförslaget.

Vidare, inom ramen för uppföljningen av målen i tabell 1 i avsnitt 4.5, ser Nacka kommun att det kompletterande måttet för mål 2, dvs "Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga på vägen till och från kollektivtrafiken kvällar/nätter" är en kommunal fråga att följa upp. Trygghetsperspektivet är en viktig fråga för Nacka kommun, och kommunen ställer sig därför positiv till det specifika målet.

I samma tabell 1 för mål 3 skulle indikatorn kunna bidra till ett resultat som antyder att ökad cykelandel i länet pekar på att kollektivtrafiken har blivit enklare att göra kombinationsresor. Här föreslår Nacka kommun att indikatorn i stället bör vara "andel resor i länet med kollektivtrafik som huvudfärdmedel i kombination med övriga färdmedel". Nacka kommun anser däremot att det kompletterande måttet som beskrivs här är en bra indikator att följa upp målet med.

I avsnitt 4.5, tabell 2, ställer sig Nacka kommun frågande till varför det kompletterande måttet för mål 5 "restidskvot" finns med här. Måttet upplevs mer direkt kopplat till mål 1, i tabell 1.



XX
Ordförande
XX-nämnden

XX
xx direktör
XX-nämnden