

Sändlista: Trafiknämnden i Stockholms läns landsting

2012-06-07

För kännedom:

Samrådsredogörelse - remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholm län

I denna bilaga redovisas de synpunkter som inkommit från de instanser som yttrat sig över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (vänstra kolumnen). Den regionala kollektivtrafikmyndighetens kommentar finns i den högra kolumnen.

Sändlista remissen

Remissen av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län sändes ut enligt nedanstående lista. Fler än hälften har yttrat sig över remissen.

Arlanda Express
Arriva Sverige AB
A-Train
Bergkvarabuss
Blidösunsbolaget
Botkyrka kommun
Branschföreningen Tågoperatörerna
Buss i Väst
Danderyds kommun
DHR i Stockholms län
Ekerö kommun
FAC Flygbussarna AB
Handelskammaren
Haninge kommun
HSO i Stockholms län
Huddinge kommun
Järfälla kommun
Keolis Sverige AB
Kollektivtrafikant Stockholm
KSL
Landstinget, Sörmland
Lidingö stad
Länsstyrelsen i Stockholms län
MTR

Stockholms läns landsting
Box 22550
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
Fax: 08-737 41 09
E-post: registrator.lsf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Fleminggatan 20. Kommunikationer: T-bana Rådhuset, Buss 1 och 56

2012-06-07

MÄLAB
Nacka kommun
Netbuss AB
Nobina
Norrtälje kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
PRO i Stockholms län
Resenärsforum
Roslagståg
Salems kommun
SamBus AB
Sigtuna kommun
SJ AB
SKPF, Stockholm
SLL, Tillväxt, miljö och regionplanering
Sollentuna kommun
Solna stad
SPF, Stockholmsdistriktet
SPRF, Stockholm
SRF, Stockholms & Gotlands län
Stockholms Sjötrafik AB
Stockholms Spårvägar
Stockholms stad
Stockholmståg
Sundbybergs stad
Swebus Express AB
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Svenska Taxiförbundet
Svenska Tågkompaniet AB
Svenskt Näringsliv
Södertälje kommun
Taxi Stockholm
Trafikverket, Region Stockholm
Tyresö kommun
Täby kommun
Upplands Väsby kommun
Upplands-Bro kommun
Uppsala läns landsting
Utö Rederi AB
Vallentuna kommun
Vaxholms stad
Veolia Transport
Värmdö kommun
Österåkers kommun

2012-06-07

Abellio Scandinavia
Keolis i Frankrike
First Group plc
First Group plc London
Go-Ahead Group plc
Stagecoach
MTA Bus Company
Deutsche Bahn AG
DSB
National Express

För kännedom & ev synpunkter

Jernhusen AB
Näringsdepartementet
Swedavia
Svensk Kollektivtrafik
Trafikanalys
Transportstyrelsen
WÅAB
Västmanlands läns landsting
Örebro läns landsting

2012-06-07

Definitioner som används i samrådsredogörelsen

- Landstinget och RKTM används som synonymer och avser Stockholms läns regionala kollektivtrafikmyndighet
- TFP avser Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram

Näringslivet samt kommersiella aktörer	
Stockholms Handelskammare	
Stockholms Handelskammare påpekar att syftet med den nya lagen är att ge nya aktörer tillgång till marknaden, och menar att TFP måste utformas så att detta verkligen underlättas på alla sätt.	Landstingets ser positivt på de kommersiella aktörernas bidrag till den regionala kollektivtrafiken. Kommersiell trafik kan i enlighet med lagstiftning etablera sig oavsett hur trafikförsörjningsprogrammet är utformat. Programmet fastslår mål för den regionala kollektivtrafiken, upphandlad och kommersiell, i Stockholms län. Programmet diskuterar också avvägningar mellan upphandlad och kommersiell trafik.
Stockholms Handelskammare anser att remissen går rakt i motsatt riktning genom att signalera att ambitionen är att hålla kommersiella aktörer borta från nödvändig infrastruktur och prioritera den upphandlade trafiken vid kapacitetsbrist. Handelskammaren anser att detta går helt emot den nya lagen och anser att TFP måste skrivas om helt i denna del.	Förtydligande gällande det konkurrensneutrala tillträdet till infrastruktur har gjorts i TFP. Dagens upphandlade kollektivtrafik, som utgör en sammanhållen trafik i ett robust system med en samordnad taxa, är helt väsentlig för Stockholmsregionens funktion och tillväxt. Utifrån det perspektivet är prioriteringar, i dagsläget, motiverade och nödvändiga.
Stockholms Handelskammare finner det anmärkningsvärt att SL vill stänga kommersiella aktörer som vill bedriva trafik för allmänheten ute från anläggningar som SL äger, förvaltar eller disponerar. Handelskammaren anser att det är det allmänna som äger dessa. (avsnitt 4.2.6)	Landstinget noterar synpunkten. Av lagstiftningen följer ingen skyldighet att lämna tillträde för kommersiella aktörer till anläggningar som landstinget äger, tex tunnelbanan .
Stockholms Handelskammare anser att TFP bör vara betydligt mer offensiv när det gäller att utnyttja Stockholms förutsättningar för sjöbunden kollektivtrafik.	Kollektivtrafik på vatten kommer att utvecklas i kompletteringen av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.
Stockholms Handelskammare anser när det gäller sjötrafiken att det är särskilt viktigt att underlätta för små rederier och båttaxiföretag.	Landstinget noterar synpunkten. Generellt arbetar RKTM med att aktivt utveckla marknadsdialog och marknadsanalys, bl a i syfte att vidmakthålla och förbättra konkurrensen vid upphandling och ge förutsättningar för både nya och mindre aktörer att konkurrera. Utifrån EU:s trafikförordning är också detta något som ska beaktas.

2012-06-07

Stockholms Handelskammare anser att mer information än tidtabeller ska göras tillgängliga. Det gäller information om kollektivtrafikföretag, biljetter och priser, linjesträckningar, hållplatsernas belägenhet, störningsinformation etc. Handelskammaren anser vidare att informationen ska tillgängliggöras som öppna data, dvs utan avgift och i maskinläsbara elektroniska format. Detta ligger också i linje med det Riksdagen beslutat om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga sektorn (2010:566).	Detta håller på att genomföras via fortsatt arbete hos Samtrafiken med den nationella databasen och Trafiklab.se.
Stockholms Handelskammare påpekar att det är viktigt att planeringen av ny kollektivtrafik, särskilt spårbunden, sker på ett strategiskt och framåtlyftande sätt i samarbete med kommuner och exploatörer.	Landstinget håller med om synpunkten, men enskilda utpekade infrastrukturinvesteringar är inte en fråga som behandlas inom ramen för TFP.
Stockholms Handelskammare delar uppfattningen i remissen att det vore önskvärt med ett gemensamt betalsystem för all kollektivtrafik.	Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs för ett gemensamt betalsystem, men det är inget som RKTM i Stockholms län kan driva ensamt.
Taxi Stockholm	
Taxi Stockholms generella uppfattning är att taxi enbart nämns i samband med taxi- och sjukresor. De menar att taxi är ett viktigt komplement till övrig kollektivtrafik. Med kommersiell taxi avser Taxi Stockholm både vanlig taxi och samåkningstjänster i början eller slutet av en kollektivtrafikresa.	Landstinget noterar synpunkten. Taxi kan ingå i hela resan även för kollektivtrafik.
Taxi Stockholm har lämnat ett flertal konkreta förslag på förändringar/tillägg i remissen gällande skrivningar om taxi.	De föreslagna skrivningarna har gått igenom i samband med uppdateringen av texterna i TFP. Vissa av förslagen har arbetats in.
Stockholms läns Bussbranschförening	
Stockholms läns Bussbranschförening anser att remissen ger ett ambitiöst intryck med många goda tankar och målsättningar. Tyvärr ger det samtidigt intryck av att vara problemtyngt. Föreningen upplever att remissen behandlar den kommersiella trafiken som att den kommer och hindrar och stör den upphandlade trafiken.	Landstinget ser den kommersiella trafiken som en tillgång. Landstingets ambition är inte att TFP ska framstå som problemtyngt gentemot den kommersiella trafiken, och justeringar i programmet har därför gjorts.
Stockholms läns Bussbranschförening upplever att den generella slutsatsen i remissen är att den upphandlade trafiken måste prioriteras framför den kommersiella om det exv. uppstår kapacitetsbrist i infrastruktur.	Landstinget har omformulerat TFP så att det är den trafik som bäst styr mot målen som ska ges företräde till infrastruktur vid kapacitetsbrist.

2012-06-07

Stockholms läns Bussbranschförening anser det beklagligt att landstinget har denna negativa syn och påpekar att det inte är i enlighet med statsmakterna. Den nya lagen syftar till att medföra en positiv utveckling av kollektivtrafiken.	Dagens upphandlade kollektivtrafik, som utgör en sammanhållen trafik i ett robust system med en samordnad taxa, är helt väsentlig för Stockholmsregionens funktion och tillväxt. Utifrån det perspektivet är prioriteringar, i dagsläget, motiverade och nödvändiga.
Stockholms läns Bussbranschförening anser vidare att landstingets inställning inte heller stämmer överens med det fördubblingsarbete som pågår. Kollektivtrafikmyndigheten bör ha en mer positiv syn på den kommersiella trafiken.	Landstinget noterar synpunkten.
Stockholms läns Bussbranschförening anser att det vid kapacitetsbrist i infrastruktur är väghållaren som ska fatta beslut om prioritering. I remissen ges uttryck för att det är RKTМ som ska prioritera. Detta anser Stockholms läns Bussbranschförening vara fel.	Landstinget har noterat ståndpunkten. Samverkan mellan RKTМ och regionens olika väghållare är väsentligt.
Stockholms läns Bussbranschförening menar att det ofta kommer vara den upphandlade trafiken som behöver prioriteras, men det kan också vara kommersiell trafik som har en viktig samhällsuppgift.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.
Stockholms läns Bussbranschförening anser att det resonemang som förs i remissen angående att det kan uppstå konsekvenser för SL-trafik om kommersiella aktörer ges tillträde till anläggningar som SL äger, förvaltar eller disponerar är ett anmärkningsvärt resonemang som saknar stöd.	Landstinget noterar synpunkten. Av lagstiftningen följer ingen skyldighet att lämna tillträde för kommersiella aktörer till anläggningar som landstinget äger, tex tunnelbanan .
Stockholms läns Bussbranschförening menar också att det är viktigt att SL och RKTМ är uppmärksamma på sina respektive roller och mandat, inte minst med tanke på infrastrukturfrågan.	Landstinget håller med om detta. Arbete med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1 januari 2013.
Stockholms läns Bussbranschförening anser att branschgemensamma dokument såsom Vägledningsdokumentet för trafikförsörjningsprogram, Principer för tilldelning och prissättning av bytespunkter och trafikplikt samt Modellavtalen, Miljökravbilagan och Buss 2010, lyfts fram och följs i TFP.	Landstinget noterar synpunkten. Upplägget i TFP bygger på den vägledning för trafikförsörjningsprogram som tagits fram. Vidare är miljökravbilagan vägledande vid upphandling av kollektivtrafik och bygger på Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma miljöprogram som har beaktats i TFP. Även Buss 2010 finns med som en utgångspunkt för utformning av bussar.
Stockholms läns Bussbranschförening hänvisar till en figur i sitt yttrande gällande det arbetsätt som bör gälla.	Landstinget noterar synpunkten.
Stockholms läns Bussbranschförening framför att det är olyckligt och förvirrande att det i	Begreppen i TFP har ändrats så att begreppet upphandlad trafik används då sådan trafik som

2012-06-07

<p>remissen används begreppen "allmän trafik", "allmän kollektivtrafik" och "allmänna (vanliga) kollektivtrafiken" när den upphandlade trafiken avses. De anser att även kommersiell linjetrafik är allmän eftersom den är öppen för alla. Föreningen tycker även att begreppet kollektivtrafik används felaktigt, och menar att även beställningstrafik med buss bör innefattas i begreppet. Mot denna bakgrund tycker föreningen att texten bör ses över för att sälla bort förvirrande begrepp.</p>	<p>belagts med allmän trafikplikt avses. Begreppen allmän och särskild trafik finns kvar med de betydelser som begreppen haft innan den nya lagen trädde i kraft. TFP:s definitioner av begreppen går att läsa i definitionslistan.</p>
<p>Stockholms läns Bussbranschförening instämmer i att den trafik som handlas upp inte ska vara för detaljstyrd och de är positiva till incitamentsavtal. De anser även att inte för stora trafikområden ska handlas upp samtidigt och att man inte ska blanda olika trafikslag i samma upphandling.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Stockholms läns Bussbranschförening anser att det är olyckligt att målen om säkerhet i kollektivtrafiken sorterats in under "Miljö- och hälsa". De anser att dessa mål "försvinner" i remissen. Föreningen anser att också att det är bättre att skriva <i>säkerhet och trygghet</i> tillsammans. (Avsnitt som hänvisas till är 3.5.1, 6.4 och 6.4.4).</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och tar med sig denna till kommande versioner av TFP. Målen för säkerhet och trygghet är under utveckling och kommer att justeras till kommande uppdateringar av TFP. I samband med detta kan även målstrukturen och de övergripande formuleringarna ses över.</p>
<p>Stockholms läns Bussbranschförening anser att det måste vara en tydlig skillnad mellan SL och RKTМ, och de är frågande till lösningen med att SL:s VD också är förvaltningschef för RKTМ. De ber RKTМ att tåna om i denna fråga.</p>	<p>En stor del av SL kommer att överföras till landstingets förvaltning. Arbete med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1 januari 2013.</p>
<p>Stockholms läns Bussbranschförening anser att skrivningen i förordet om att remissen är brett förankrad är felaktig. De anser inte att man med utgångspunkt i den process som föregått remissen kan säga att remissen är brett förankrad, ingen har fått ta del av programmet innan remissen gick ut.</p>	<p>Remissen har föregåtts av två samrådsomgångar för att samla in så mycket synpunkter och idéer som möjligt från regionala aktörer. Det har inte varit möjligt att låta någon utanför RKTМ ta del av TFP innan den skickades ut på remiss eftersom det inte fanns något dokument att ta del av.</p>
<p>Keolis</p>	
<p>Keolis meddelar att de ser positivt på den process som lett fram till remissen men att det finns flera punkter i remissen som behöver förbättras och att det fortsatta arbetet bör präglas av öppen och fördjupad dialog.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten.</p>
<p>Keolis anser att det är viktigt att hålla isär rollerna. RKTМ bör formulera principer och fastlägga ramverk inom vilken sedan SL:s verksamhet ska bedrivas.</p>	<p>En stor del av SL kommer att överföras till landstingets förvaltning. Arbete med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1 januari 2013.</p>

2012-06-07

Keolis menar att långsiktighet och stabilitet är nödvändiga förutsättningar för att det kollektiva resandet ska öka och anser att den operativa tillämpningen och utvecklingen av verksamheten bör göras i dialog där SL, branschens aktörer, kommuner mfl deltar. Inriktning mot funktionsupphandling bör eftersträvas.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Keolis menar att kommunernas/väghållarnas engagemang för ökat kollektivt resande är en förutsättning för framgång, långsiktigt i den fysiska planeringen och kortsiktigt underhållet av den fysiska miljön.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Keolis anser att framkomligheten för busstrafiken i länet måste förbättras för att den kapacitet i trafiken som är nödvändig ska kunna erbjudas.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Keolis menar att väghållarna har ansvar för kapaciteten i sina anläggningar, men att RKTM måste ta på sig ansvaret för att tilldelning av kapacitet sker konkurrensneutralt.	Landstinget har noterat detta och hänvisar till det nationella arbetet som pågår med att skapa en samsyn kring konkurrensneutralt tillträde.
Keolis anser att den föreslagna målmodellen förefaller relevant, men att vissa avgränsningar och målkonflikter måste utredas vidare.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Keolis anser att säkerhet måste vara ett tydligare uttalat målområde med högsta prioritet.	I TFP påpekas att detta är ett pågående arbete som ska utvecklas till kommande versioner av TFP.
Keolis påpekar att även drift och utveckling av anläggningar är i stort sett lika viktigt som den fysiska planeringen.	Landstinget har noterat synpunkten.
Keolis anser att målen ytterligare bör framhäva att turtäthet, närhet och tillgång till information är avgörande för i vilken omfattning de kollektiva resmöjligheterna används.	Landstinget har noterat synpunkten.
Keolis påpekar att målen gällande trängsel avviker från övriga mål då de mäter leverans och inte kundupplevelse. Såsom målen är skrivna undvikt inte extrem trängsel under de mest belastade turerna och målen bidrar då inte till att kundernas allmänna nöjdhet ökar.	Målen uttrycker en förutsättning utifrån vilken trafiken ska planeras. I flera fall så konstateras att målen motsvarar en nivå som vi inte klarar av att leva upp till idag, utan skulle kräva trafikökningar för att uppnå. Att uppfylla dessa mål får således anses vara en standardhöjning.
Keolis anser att det bör fastläggas mål för hastigheten i hela stomnätet, inklusive blåbussarna.	Det är en intressant idé som bör utvecklas. I andra utredningar arbetas med att ta fram målstandarder för stombusstrafiken (blåbussarna) för olika delar av länet. Dessa utgör viktiga mått för att utveckla kollektivtrafikens attraktivitet, kapacitet och kostnadseffektivitet. Det är tänkbart att den typen av målstandard bör lyftas upp och ingå i nästa uppdatering av TFP.

2012-06-07

<p>Keolis anser att det är viktigt att målmodellen också hanterar samhällsekonomisk "lönsamhet" i kollektivtrafiken. Metoderna för att mäta samhällsekonomi behöver förbättras, tex gällande spårtrafik.</p>	<p>TFP har förtydligats med att samhällsekonomi utgör en viktig bedömningsgrund för planering av trafik. Att utveckla de samhällsekonomiska bedömningsgrunderna är viktigt för att få så bra beslutsunderlag som möjligt, det är dock ett arbete som måste bedrivas i ett större perspektiv än landstinget.</p>
<p>Keolis anser att det principiellt borde framgå hur RKTМ avser få den kommersiella trafiken att bidra till målen. Det behöver klargöras vilka former för samverkan som är möjliga med hänvisning till lagstiftningen.</p>	<p>Regionens aktörer måste gemensamt hjälpas åt för att leva upp till satta mål. Förtydligande kring detta har gjorts i inledningen av kapitel 6. Enlig kollektivtrafiklagen är målen enbart vägledande för den kommersiella trafiken, men landstinget hoppas att ett bra samarbete för att leva upp till satta mål ska kunna bedrivas.</p>
<p>Keolis anser att det är bra att RKTМ bidrar till Samtrafikens utveckling av information. Databasen bör successivt breddas till att också innehålla realtidsinformation.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Keolis tillstyrker remissens grundläggande synsätt gällande konkurrensneutralt tillträde till infrastruktur. Dialog och erfarenhet behövs dock för att mejsla ut den praktiska hanteringen. Det är viktigt att den infrastruktur som upplåts i upphandling också kan disponeras för det ändamålet under hela avtalstiden (eller att upphandlad entreprenör på annat sätt hålls skadelös). Även kommunala anläggningar kan beröras av liknande resonemang.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Keolis anser att kommersiell trafik ses som ett hot i remissen och att det bör framgå vilka åtgärder RKTМ avser vidta för att stimulera etablering av ej subventionerade kollektiva resmöjligheter.</p>	<p>TFP har justerats med avseende på detta sedan remissversionen.</p>
<p>Keolis påpekar att frågan om framtida finansiering av den omfattande service som planeras, inte behandlas i remissen. Det bör vara en strävan att göra det kollektiva resandet mer prisvärt och att öka betalningsviljan hos resenärerna. Man bör också pröva för- och nackdelarna med alternativa finansieringsformer.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. Finansieringsfrågan har förtydligats något i TFP sedan remissversionen.</p>
<p>Keolis anser att det är nödvändigt att RKTМ tar initiativ för att åstadkomma förändringar i skatteregler och lagstiftning, villkor i kommunala exploateringsavtal, parkeringspolicies, trängselskatt mm. för att förbättra villkoren för kollektivt resande.</p>	<p>Landstinget tycker att det är en intressant synpunkt. För att åstadkomma förändringar på denna nivå krävs sannolikt engagemang under lång tid, och det är inget som RKTМ kan göra inom ramen för TFP, men som myndighet har landstinget möjlighet att framföra synpunkter av denna karaktär.</p>

2012-06-07

<p>Keolis anser att förutom det som anges i remissen bör följande ingå i TFP: fördjupat avsnitt med synsätt och mål avseende säkerhet (baserat på erfarenhetsutbyte och dialog); klargörande av målkonflikter; RKTMs syn på infrastrukturhållarnas arbetsmiljöansvar; RKTMs syn på behovet av resurser och initiativ för utveckling och innovation inom området; RKTMs ambition avseende cykelprogram, parkering, bilpooler od. komplement till kollektivresan; den samlade synen (RKTm, TrV, Landstinget, kommunerna) på hur regionens resurser för persontransport måste utnyttjas för att uppnå ökad marknadsandel för det kollektiva resandet.</p>	<p>De olika målen anger en ambitiös viljeinriktning för den långsiktiga utvecklingen på en rad olika områden. För att uppfylla målen kommer resurskrävande åtgärder att behöva vidtas, och en utmaning är bl a att kombinera mål om ökat antal resenärer, hög komfortnivå, hög resenärsnöjdhet och ekonomisk effektivitet. Hur denna avvägning görs bäst utifrån framtida tillgängliga medel och resurser är något som behöver hanteras i kommande studier och planer. Det är dock viktigt att påpeka att det för stockholmsregionens attraktivitet är avgörande att en större andel av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik när antalet invånare ökar i hög takt.</p>
<p>Keolis menar att det kan vara fördelaktigt att använda X2AB (Fördubblingsprojektet) som ett forum för diskussion och utveckling eftersom många frågeställningar är gemensamma för många aktörer i branschen.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta. Samarbete med Fördubblingsprojektet och X2 AB pågår i olika frågor.</p>
<p>A-train</p>	
<p>A-train håller med om att den praktiska hanteringen av lagstiftningen blir komplex och att alla praktiska konsekvenser av lagen inte kan överblickas.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>A-train tycker att det är positivt att den kommersiella trafikens villkor noteras och kommenteras.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>A-train delar uppfattningen att stabila strukturer för lokal och regional tågtrafik som tilldelas tåglägen med stöd av järnvägslagen kan skapas genom ramavtal. Detta kan också medverka till kommersiella aktörers intresse av att bedriva kollektivtrafik.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Nobina Sverige</p>	
<p>Nobina Sverige anser att remissen är en god ansats för att ge en överblick över kollektivtrafiken i Stockholm och en plattform för de mål som behöver uppfyllas.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Nobina Sverige anser att det är viktigt att åskådliggöra ambitionerna för alla parter som ska bidra till att uppfylla målen. Det kan vara av vikt att beskriva vad som ska göras av var och en för att uppfylla målen.</p>	<p>Regionens olika aktörers ansvar och förväntade bidrag för att uppfylla målen anges på en övergripande nivå i TFP, särskilt i kapitel 7.</p>

2012-06-07

<p>Nobina Sverige saknar en beskrivning av hur man kommer att följa upp måltalen och hur det ska fungera i praktiken.</p>	<p>Uppföljningen ska ske regelbundet och på basis av de mätmetoder som valts för olika måltal. Alla måltal ska minst följas upp vart fjärde år, i samband med revidering av TFP. En uppföljningsplan ska tas fram.</p>
<p>Nobina Sverige saknar ett måltal för hur mycket kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenären. Ett uppföljningsmått för att följa utbudet i olika tidslägen och över dygnet.</p>	<p>Landstinget anser inte att måltal för under vilka tider på dygnet kollektivtrafiken ska finnas tillgänglig behövs och har inte tagit fram detta till TFP. De tillgänglighetsmål som finns i TFP gäller fysisk tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning.</p>
<p>Nobina Sverige påpekar att måltalen är satta utifrån ett branschperspektiv men undrar vad Stockholmarna/resenärerna tycker är lämpliga måltal?</p>	<p>Målen är satta dels ur ett branschperspektiv, men även utifrån politiska ambitioner och mål, exempelvis med utgångspunkt i RUFSS och nationella transportpolitiska mål.</p>
<p>Nobina Sverige anser att mätning för måltalet för tidhållning borde kunna göras genom att mäta den upplevda tidhållningen istället för att som idag mäta exakta mätningar i förhållande till tidtabellen.</p>	<p>Bakgrunden till de låga måltalen är den mätmetod som används inom ramen för Kollektivtrafikbarometern, vilket bl a medför att nöjdheten med tidhållningen är långt lägre än den faktiskt utförda punktligheten och tidhållningen i systemet. Tills vidare tas därför dessa nöjdhetstal bort ur TFP och endast den generella nöjdheten mäts tills dess att en bättre mätmetod utvecklats.</p>
<p>Nobina Sverige önskar ett förtydligande i TFP att en lyft är utrustning som är lämplig för att åstadkomma tillgänglighet för alla (sid. 15). Nu kan remissen tolkas som att enbart lågentré/instege är godtagbart.</p>	<p>Lyft fungerar dåligt i både allmän och särskild kollektivtrafik eftersom det tar lång tid att använda hjälpmedlet och det upplevs inte som särskilt attraktivt av resenärer med funktionsnedsättning. Med lågt insteg ökar tillgängligheten även för resenärer med rörelsehinder och äldre att ta sig ombord på fordonet utan hjälp eftersom de kan ha svårt att gå i trappsteg. Lågt insteg kommer därför alltid eftersträvas i den upphandlade kollektivtrafiken. Eftersom hiss är godkänt som påstigningsanordning i EU direktiv 2001/85/EG kommer både andelen bussar med lågt insteg och med lyft användas som en indikator på att målet med tillgänglig trafik uppfylls.</p>

2012-06-07

<p>Nobina Sverige anser att det finns flera trafikstråk som är att betrakta som interregional trafik och det skulle behövas ett förtydligande kring generella begreppet lågt insteg/lågentré samt de krav på tillgänglighet som finns för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Landstinget håller med om att lagstiftaren bör förtydliga vad som menas med "full tillgänglighet". RKTМ har valt att se full tillgänglighet utifrån hela-resan-perspektivet, det vill säga det ska vara möjligt att genomföra hela resan, från planering till genomförande, för alla resenärer, även resenärer med funktionsnedsättning. För busstrafiken kommer Buss 2010 version 1.2 användas som beskrivning för hur fordonen ska vara utformade för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. I den nya versionen av TFP föreslås även flera indikatorer på tillgänglighet följas upp och mäts inom målet "Tillgänglig och sammanhållen region". Gällande begreppet lågt insteg/lågentré använder RKTМ samma definition som Buss 2010 version 1.2 "ett fordon i klass I, II eller A i vilket minst 35 procent av utrymmet för ståplatspassagerare (eller den främre sektionen när det gäller ledade fordon, eller den nedre våningen när det gäller tvåvåningsfordon) utgör ett område utan trappsteg och ger möjlighet att nå minst en på- och avstigningsdörr".</p>
<p>Nobina Sverige saknar en beskrivning av de kommersiella aktörerna som upphandlade trafikentreprenörer i listan över berörda aktörer i kap. 7.</p>	<p>Trafikentreprenörerna som kör den upphandlade trafiken har en viktig roll. TFP har kompletterats med detta.</p>
<p>Nobina Sverige påpekar att det är viktigt med tydlighet i regelverk och möjlighet att utveckla trafiken. Nya frågor ska kunna diskuteras i rätt forum och problems ka kunna lösas utan dröjsmål.</p>	<p>Landstinget håller med om detta. Arbete med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1 januari 2013.</p>
<p>Arlandabanan Infrastructure AB</p>	
<p>Arlandabanan Infrastructure AB konstaterar att remissen endast i begränsad omfattning tar upp kommersiella trafikens möjligheter att utvecklas i regionen. TFP hade vunnit på att tydligare redovisa mål och strategier för var den kommersiella kollektivtrafiken ska utgöra det huvudsakliga alternativet och hur hinder mellan olika aktörer ska elimineras.</p>	<p>Programmet kommer efter remissen att kompletteras vad gäller den kommersiella trafikens möjligheter. Vision, mål och mätetal som anges i programmet är applicerbara på både upphandlad och kommersiell regional kollektivtrafik. RKTМ menar att det till stor del åligger marknaden att själv identifiera nischer inom kollektivtrafiken där det bedöms finnas ekonomisk potential. RKTМ delar uppfattningen att hinder bör undanröjas för att uppnå bästa möjliga lösningar och effektiv kollektivtrafik.</p>

2012-06-07

Arlandabanan Infrastructure AB anser att gemensamma biljettsystem som gör det enkelt för resenärer att röra sig mellan olika trafikslag bör utvecklas. Strategier och mål för ett sådant arbete saknas och detta borde vara ett hinder för att uppnå målet om en ökad kommersiell trafik och ökad kollektivtrafikandel.	Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs för ett gemensamt betalsystem, men det är inget som RKTМ i Stockholms län kan driva ensamt.
Arlandabanan Infrastructure AB anser att TFP borde mer utförligt behandla den kommersiella tågtrafiken i regionens betydelse för det regionala vardagsresandet, samt hur den upphandlade kollektivtrafiken ska samspela med den kommersiella regionaltågstrafiken på kort och lång sikt.	Den regionala tågtrafiken kommer att behandlas mer ingående i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.
Vattenbussen AB	
Vattenbussen AB anser att det är olyckligt att den eventuella potential som vattenvägarna kan innebära inte tas upp ur ett strategiskt perspektiv.	Kollektivtrafik på vatten kommer att behandlas mer ingående i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.
Vattenbussen AB anser att skrivningen om att några stora förändringar i den upphandlade hamn- och skärgårdstrafiken inte planeras de närmaste åren är att diskvalificera ett helt trafikslags möjligheter att bidra till lösningar. De anser att detta är obegripligt bla. med tanke på bristen i gatuutrymme.	Inga stora förändringar i utbudet kollektivtrafik på vatten planeras för närvarande, men detta betyder inte att RKTМ inte kommer att studera dessa möjligheter längre fram. Kollektivtrafik på vatten kommer att behandlas i kompletteringen av TFP som ska vara klar sommaren 2013.
Vattenbussen AB anser att hänvisningen till SL:s utredning om Trafik på Stockholms inre vatten (sid. 28) är bra men att utredningen enbart behandlar det korta perspektivet (2012) och att detta medför en begränsning vad gäller fartbestämmelser och tillgänglig flotta.	Det finns i dagsläget inget uppdrag inom landstinget att utreda kollektivtrafik på vatten på längre sikt. Waxholmsbolaget tar dock fram mer långsiktiga dokument för sin verksamhet, och den så kallade "Sjövägen" (båttlinje mellan Nybrokajen - Nacka - Frihamnen) ska upphandlas för att trafikeras kontinuerligt på längre sikt. Gällande kollektivtrafik på vatten kommer en komplettering till TFP under 2013.
Vattenbussen AB anser att landstinget bör ta ett mer strategiskt ansvar för att utröna vattenvägarnas möjligheter att värva bilister till kollektivtrafiken. Utredningar om ansvarsfördelningen i stort för vattenburen kollektivtrafik behöver också initieras. Exv. gällande placering av bytespunkter, integrering med annan kollektivtrafik, ev. konkurrensneutralt tillträde till viktiga kajtor.	Landstinget noterar synpunkten och tycker att detta är en viktig fråga. Landstinget är endast en part av många ansvariga för en utveckling av den vattenburna kollektivtrafiken, och ett brett samarbete mellan regionens aktörer måste till för att förbättra den vattenburna kollektivtrafiken.
Vattenbussen AB anser att det är olyckligt att organ inom vattentransport såsom Sjöfartsverket och Sjöfartsforum inte funnits med bland remissinstanserna.	Landstinget noterar denna synpunkt. Under arbetet med den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013, och som till stor del kommer att behandla kollektivtrafik på vatten, kommer samråd med även sådana typer av remissinstanser att hållas.

2012-06-07

Vattenbussen AB ser fram emot att hänsyn har tagits till lämnade synpunkter i kompletteringen av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.	Landstinget noterar synpunkten.
Vattenbussen AB anser att det behöver tydliggöras vem som "äger" frågan kring vattenburen kollektivtrafik så att de potentialer som finns kan frigöras.	Landstinget noterar synpunkten. Från 1 augusti 2012 kommer vattenburen kollektivtrafik att omfattas av kollektivtrafiklagen och RKTMB blir då också officiellt ansvarig myndighet för denna trafik.

Kommuner i Stockholms län	
Stockholms stad	
Stockholms stad anser att utformningen av remissen har ökat samordningen mellan kollektivtrafikplanering och regionplanering och ställer sig överlag positiva till remissen. De anser dock att det finns många viktiga aspekter att ta hänsyn till innan tillämpningen av lagen blir tillfredställande.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.
Stockholms stad anser att även om primärkommunal medfinansiering av kollektivtrafiken möjliggörs genom den nya lagen så ska landstingets fullständiga ansvar för kollektivtrafiken kvarstå. Kommunal medfinansiering får inte leda till att skevhet mellan länets kommuner uppstår pga olika betalningsförmåga.	Det finns stora investerings- och finansieringsbehov framöver och det kommer att behövas olika finansieringsformer.
Stockholms stad menar att det inte tydligt framgår vilka krav som ställs på de kommersiella aktörerna gällande tillgänglighet. Stadsledningskontoret noterar att mål och åtgärder för tillgängliga bytespunkter och linjer finns, men är rädda att detta inte får full effekt om kommersiella aktörer trafikerar med fordon som inte är tillgänglighetsanpassade.	Det kommer inte att vara möjligt för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att ställa direkta krav på kommersiella aktörer, exempelvis avseende tillgänglighet, utöver vad som finns i gällande lagstiftning. De mål som finns uppsatta syftar till att tillgodose en hög tillgänglighetsnivå i alla trafikslag och vid byten, och målen utgör även stöd för beslut om trafikplikt vid behov.
Stockholms stad meddelar att målsättningen för kollektivtrafikandelen i den framkomlighetsstrategi som nu är ute på remiss är 80 procent för innerstaden och 50 procent för ytterstaden 2030. Staden menar att målen i remissen bidrar till att uppfylla dessa mål. Stockholms stad framför också att målen i remissen ligger väl i linje med målen i Stomnässtrategin etapp 1.	Landstingets ambition har varit att dessa mål ska överensstämma och det är roligt att det uppskattas av Stockholms stad.

2012-06-07

<p>Stockholms stad anser att även den kommersiella trafiken ska omfattas av målen.</p>	<p>Enligt kollektivtrafiklagen är det inte möjligt att detaljstyra kommersiell trafik utifrån de 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.</p>
<p>Stockholms stad anser att målen i TFP i större utsträckning ska grundas på att den kommersiella trafiken kan bidra till målen redan på kort sikt. Stockholms stad välkomnar de föreslagna åtgärderna i remissen, men anser att åtgärdsbeskrivningarna behöver vara mer konkreta och tidsbestämda.</p>	<p>Det är svårt att bedöma den kommersiella trafikens potential på kort sikt. Eftersom stockholmsregionen står inför stora utmaningar och utvecklingsbehov, inte minst i kollektivtrafiken, bedöms det på kort sikt vara nödvändigt att ta ett stort allmänt ansvar och invänta utvecklingen för att se vad den kommersiella trafikens bidrag på lång sikt kan ge. För att genomföra de föreslagna åtgärderna i TFP krävs vidare konkretisering av dem samt samarbete mellan regionens aktörer. Detta arbete kommer att pågå vid sidan av TFP.</p>
<p>Stockholms stad anser att det är angeläget att uppdelningen av trafiknämndens förvaltning görs så att det blir tydligt vad som är myndighetsdelen respektive operatörs/ägardelen. Stadsledningskontoret ser helst att beslutet om förändrad förvaltningsorganisation och det beslutet om att praktiskt börja tillämpa TFP sker så nära varandra som möjligt i tid.</p>	<p>En stor del av SL kommer att överföras till landstingets förvaltning. Arbeta med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1 januari 2013.</p>
<p>Stockholms stad delar landstingets bedömning att det är viktigt att alla trafikoperatörer får tillgång till nödvändig infrastruktur. De anser dock inte att remissen innehåller några konkreta förslag på hur detta ska gå till. De menar vidare att förslaget om att den kommersiella trafiken ska behöva stå tillbaka för den upphandlade trafiken möjligtvis kan anses befogad på kort sikt. Staden anser också att principer för fördelning av kapacitet på ett konkurrensneutralt sätt vid kapacitetsbrist utvecklas omgående.</p>	<p>Landstinget har noterat ståndpunkten och tillägger att RKTM deltar i flertalet nationella arbetsgrupper kring bl.a. tillträde. TFP är allmänt hållet och går inte in i detalj på hur tillträdesfrågan löses. TFP har ändrats så att det framgår att det är den trafik som bäst styr mot målen som ska prioriteras då det råder kapacitetsbrist. Det är sannolikt att det på kort sikt i många fall blir den upphandlade trafiken eftersom den i dagsläget är den enda sammanhållna trafiken. Landstinget ser fram emot en fortsatt dialog gällande principer för fördelning av kapacitet. I dagsläget arbetar en nationell grupp med principer kring detta en rapport har publicerats: http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Pagaende-projekt/Regionala-Planer-for-Hallbart-Resande/Marknadstilltrade/</p>

2012-06-07

<p>Stockholms stad anser att det bör slås fast vilken typ av anläggningar som ingår i begreppet kollektivtrafikinфраstruktur och att de praktiska förutsättningarna för konkurrensneutralt tillträde till desamma kartläggs. Det behöver också etableras likvärdiga principer för fördelning av infrastrukturtillträde vid kapacitetsbrist. En arbetsgrupp som leds av RKTМ bör tillsättas. Att lösa frågorna genom dialog från fall till fall som remissen föreslår är tidskrävande och kräver ytterligare resurser inom staden. Staden anser också att ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur behöver tydliggöras.</p>	<p>Landstinget har noterat ståndpunkten och tillägger att RKTМ deltar i flertalet nationella arbetsgrupper kring bl.a. tillträde. I dagsläget arbetar en nationell grupp med principer kring detta en rapport har publicerats: http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Pagaende-projekt/Regionala-Planer-for-Hallbart-Resande/Marknadstilltrade/</p>
<p>Stockholms stad anser att det är angeläget att landstinget utreder inrättandet av gemensamt betal- respektive informationssystem tillsammans med de kommersiella aktörerna.</p>	<p>Det finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs. Angående informationssystem är det beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma informationssystemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit.</p>
<p>Stockholms stad anser att taxornas utformning behöver analyseras så att en policy för prissättning som både bidrar till ökad kollektivtrafikandel och till att säkerställa transparensen mellan villkoren för den kommersiella och den upphandlade trafiken.</p>	<p>Landstinget tycker att detta är en intressant synpunkt men en sådan utredning rymms inte inom ramen för TFP.</p>
<p>Stockholms stad tycker att målen i remissen är ambitiösa, men saknar redogörelser för hur dessa ska uppnås och föreslår därför treåriga handlingsplaner för att vägleda arbetet. Åtgärderna bör vara tidsbestämda och utredningspunkter bör kopplas till relevanta områdesvisa strategier och planer. Tydlig ansvarsfördelning behöver också framgå. Handlingsplanen bör vara gemensam för SL, Stockholms stad och eventuellt övriga kommuner. Prioritering och genomförande av åtgärderna bör ske i samråd med staden.</p>	<p>Regionens aktörer måste gemensamt hjälpas åt för att leva upp till satta mål. Förtydligande kring detta har gjorts i inledningen av kapitel 6. 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. RKTМ ser fram emot fortsatt dialog.</p>
<p>Stockholms stad påpekar också att tillgänglighetskraven i TFP måste förtydligas när fler aktörer har tillträde till marknaden.</p>	<p>Landstinget håller med om att målen och kraven för tillgänglighet behöver förtydligas. Måltalen för tillgänglighet har utvecklats i TFP. I TFP beskrivs "full tillgänglighet" genom ett funktionsperspektiv på hela-resan. Det ska alltså vara fullt möjligt att genomföra resan för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning, från planering till genomförande.</p>

2012-06-07

<p>Stockholms stad informerar om att det är trafikkontoret som avgör tillträde till infrastruktur på den delen av vägnätet där staden är väghållare.</p>	<p>Landstinget har ingen avvikande åsikt angående detta, det följer av lag. Tillträdet som RKTM, genom SL, råder över är värderskydd samt hållplatsstolpar gällande de tomter som ligger på allmän platsmark.</p>
<p>Stockholms stad anser att terminaler som ligger på allmän platsmark ska behandlas som övrig infrastruktur på allmän platsmark, men menar samtidigt att eftersom det i många fall finns gamla avtal mellan SL och gatunämnden så bör SL ansvara för dessa terminaler. Trafik- och renhållningsnämnden menar att man på sikt bör överväga om befintliga avtal ska omförhandlas eller sägas upp så att de kan hållas tillgängliga även för kommersiell busstrafik. Ägandet och förvaltningen av terminaler kan behöva ändras.</p>	<p>Landstinget har noterat detta och ser fram emot en fortsatt dialog.</p>
<p>Stockholms stad tycker att terminalfrågan måste utredas närmare, men ställer sig positiva till remissens förslag om att ha en samordnande part som ansvarar för fördelning av kapacitet.</p>	<p>Landstinget har noterat detta och ser fram emot en fortsatt dialog.</p>
<p>Stockholm stad vill uppmärksamma RKTM på att de tydligt bör kommunicera till trafikaktörerna att de behöver kontakta trafikkontoret för att komma överens om tillgång till infrastruktur innan anmälan skickas in.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Stockholms stad anser att rutinerna för anmälan- och avanmälan av kommersiell linjetrafik behöver förtydligas. Stockholms stad anser även att samma rutiner som vid anmälan/avanmälan av trafik ska gälla vid förändring i kommersiell trafik. Samråd gällande den samhällsfinansierade trafiken (SL-trafik) bör kunna hanteras i samma process.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Stockholms stad anser att RKTM bör fundera på konsekvenser för de trafikföretag som inte följer utpekade rutiner.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Stockholms stad meddelar att om de befarar att ny kollektivtrafik påtagligt skulle minska framkomligheten för annan trafik så kan de motsätta sig sådan trafik.</p>	<p>Landstinget har noterat detta och ser fram emot en fortsatt dialog.</p>
<p>Stockholms stad menar att SL måste släppa in kommersiella aktörer så att de kan angöra hållplatser i samma goda lägen som SL-trafiken. Om inte finns en risk för ökade framkomlighetsproblem.</p>	<p>Landstinget har noterat detta och ser fram emot en fortsatt dialog. I dagsläget arbetar en nationell grupp med principer kring detta en rapport har publicerats: http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Pagaende-projekt/Regionala-Planer-for-Hallbart-Resande/Marknadstilltrade/</p>

2012-06-07

<p>Stockholms stad menar att det i TFP tydligare måste framgå att RKTМ har en samordnande roll gällande trafikeringsönskemål. I remissen ges intryck av att RKTМ enbart kommer att ta emot ansökningar. RKTМ bör vara beredda att förslå mål och åtgärder för detta.</p>	<p>Enligt kollektivtrafiklagen är RKTМ:s roll enbart att ta emot anmälningarna. RKTМ har inga befogenheter att avslå eller styra kommersiell trafik då det handlar om en anmälan och inte en ansökan.</p>
<p>Stockholms stad tycker att det är angeläget att kollektivtrafikens utveckling (både upphandlad och kommersiell) följs upp och föreslår att detta ska ske inom ramen för TFP.</p>	<p>RKTМ kommer att följa upp den upphandlade trafiken samt den kommersiella trafiken som lämnar underlag till landstinget på regelbunden basis, bl a som underlag inför kommande TFP. Trafikanalys ska följa upp hur kollektivtrafikmarknaden reagerar.</p>
<p>Stockholms stad menar att vissa tillgänglighetsfrågor riskerar att falla mellan stolarna och anser att RKTМ ska fundera på de krav som ställs på de kommersiella aktörerna.</p>	<p>Landstinget kan inte ställa krav på de kommersiella eftersom lagen säger att målen endast är vägledande för dessa.</p>
<p>Stockholms stad beskriver den upphandlade trafiken som den trafik som kommersiella företag inte skulle ha något intresse av att bedriva, i alla fall inte i samma omfattning eller på samma villkor utan ersättning.</p>	<p>Det finns en definition av upphandlad respektive kommersiell trafik i TFP. Här använder RKTМ den beskrivning som kan hämtas från lagen.</p>
<p>Stockholms stad anser att förändringar i kollektivtrafiksystemet måste göras med stor omsorg eftersom det påverkar många individuella val av bostad och arbetsplats.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Stockholms stad framför att de hade önskat en mer tydlig analys av vilken trafik som bör beläggas med allmän trafikplikt och vilken trafik som kan bedrivas kommersiellt eftersom behoven skiljer sig åt geografiskt.</p>	<p>Att avgöra och bestämma vilken trafik som bör beläggas med allmän trafikplikt är avhängigt de lokala förutsättningarna i ett trafikavtalsområde, både i ett kort- som långsiktigt perspektiv. Beslut om allmän trafikplikt ska tas i samband med (start av) upphandling av trafik i ett enskilt avtalsområde. En detaljerad analys av avvägning mellan trafik som bör handlas upp respektive bedrivs helt kommersiellt, är därför en integrerad del i förstudieprocessen inför en sådan upphandling och omfattar även dialog med leverantörsmarknaden, kommuner m fl intressenter (en s.k. SIU, samråd inför upphandling). På programnivå är det inte möjligt att göra en sådan analys på en tillräcklig detaljnivå, dessutom kan de lokala förutsättningarna förändras under den tid som programmet gäller.</p>
<p>Stockholms stad anser att RKTМ bör presentera en tidplan för att utreda frågan om konkurrensneutralt tillträde närmare. RKTМ bör också samråda med berörda parter innan beslut fattas. Det är viktigt att processen är transparent.</p>	<p>Landstinget väljer i detta läge att inte fastställa en tidplan, detta då det finns nationella satsningar som förhoppningsvis ska generera en gångbar process.</p>

2012-06-07

Stockholms stad vill tydliggöra att löpande uppföljning av måltalen är nödvändigt, och att årlig avrapportering såsom föreslås i remissen är bra. Målen behöver vara mätbara.	Uppföljningen ska ske regelbundet och på basis av de mätmetoder som valts för olika måltal. Alla måltal ska minst följas upp vart fjärde år, i samband med revidering av TFP.
Stockholms stad anser att det vore bra att utveckla ett forum för avrapportering där alla parter kan lämna synpunkter om kollektivtrafikens utveckling.	Landstinget har noterat synpunkten och tycker att det låter intressant.
Lidingö stad	
Lidingö stad uppfattar remissen som väl genomarbetad i sin helhet.	Landstinget noterar synpunkten.
Lidingö stad anser att det i kap. 5 (Strategiska val) är av största vikt att bytespunkter såsom Ropsten utformas så att det på ett enkelt sätt går att byta mellan de olika transportslagen.	Landstinget noterar synpunkten.
Lidingö stad anser att det är viktigt att prioritera arbetet med trängseln i fordonen, för att främja att fler reser kollektivt.	Landstinget noterar synpunkten och delar denna uppfattning. Trängsel är ett av de områden där måltal har satts upp.
Lidingö stad betonar vikten av att man fortsätter utreda och upphandla pendelbåttrafik på Stockholms inre vatten. De anser att projekt Sjövägen ska permanentas och utökas så att även pendelbåttrafik mellan Lidingö och Fjäderholmarna ingår i ordinarie trafik.	Landstinget noterar synpunkten. "Sjövägen" (båttlinje mellan Nybrokajen - Nacka - Frihamnen) ska upphandlas för att trafikeras kontinuerligt på längre sikt.
Lidingö stad stödjer förslaget att trafik på Stockholms inre vatten ska utvecklas och avvisar därför förslaget att låta Waxholmsbolagets linjer till stor del ha sin utgångspunkt i Vaxholm och Stavsås.	Landstinget noterar synpunkten. TFP tar inte ställning till frågan om startpunkter för Waxholmsbolagets trafik.
Lidingö stad instämmer i beskrivningen av kommunernas roll i kap. 7 i remissen.	Landstinget noterar synpunkten.
Ekerö kommun	
Ekerö kommun lämnar en lång lista på önskemål om utökad trafik samt infrastrukturåtgärder.	Konkreta utökningar av kollektivtrafiken och infrastruktursatsningar ligger inte i arbetet med TFP och önskemålen kommenteras därför inte här.
Ekerö kommun menar att TFP blir en värdefull grund för samplanering av framtida bebyggelse- och näringslivstillskott, såväl som välfungerande infrastruktur- och trafiksystem.	Landstinget noterar synpunkten.
Ekerö kommun påpekar att resandet kommer att öka och förändras de kommande åren och det är viktigt med en kretsloppsanpassad samhällsutveckling.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.

2012-06-07

<p>Ekerö kommun påpekar att utökad sjöfart ger möjligheter till ökad transport- och energieffektivitet med reducerad klimatpåverkan som följd. Ekerö kommun är positiva till pendling med båt och arbetar målmedvetet med en ny pendelbåtslinje. De påpekar att vattenvägarna skulle kunna utnyttjas mer effektivt om ytterligare investeringsåtgärder i infartsparkeringar nära hamn- och kajområden gjordes.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Specifika linjer tas inte upp i TFP, men kollektivtrafik på vatten kommer generellt att behandlas mer ingående i den komplettering av TFP som kommer att vara klar under sommaren 2013.</p>
<p>Ekerö kommun önskar klarhet i om landstinget även är regional kollektivtrafikmyndighet för kollektivtrafik på vatten. De uppfattar remissen som otydlig på denna punkt.</p>	<p>Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet även för kollektivtrafik på vatten enligt en komplettering till lagen.</p>
<p>Södertörnskommunerna (Huddinge, Botkyrka, Tyresö, Nynäshamn, Haninge, Södertälje, Salem, Nykvarn)</p>	
<p>Södertörnskommunerna anser att investeringsobjekten i RUFSS 2010 bör utgöra grunden i landstingets prioriteringar.</p>	<p>Landstinget anser att RUFSS 2010 är ett viktigt strategiskt dokument för regionen och ställningstaganden i RUFSS 2010 vägs in i landstingets arbete.</p>
<p>Södertörnskommunerna menar att motstridiga uppgifter redovisas på s. 9 - ökning med 35-40 000 personer per år ger inte enbart ökning från 2,1 till 2,6 miljoner invånare från 2010 till 2030. Bedömare tror snarare på 2,8-3,0 miljoner 2030.</p>	<p>Formuleringen gällande detta har justerats i TFP för att ge en mer rättvisande bild.</p>
<p>Södertörnskommunerna anser att ambitionsnivån med bibehållen kollektivtrafikandel är för låg. Ett sådant mål skulle medföra en för stor ökning av biltrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet vilket i praktiken skulle medföra grava framkomlighetsproblem. Även trots viss ökning av kollektivtrafikandelen (exempel finns i yttrandet) visar beräkningar att ökningen av biltrafiken blir hög.</p>	<p>En ökning med 5 procentenheter i kombination med en befolkningsökning på omkring 25 procent till 2030 medför ett stort behov av kapacitetsökning i kollektivtrafiken, vilket kommer att bli en stor utmaning att klara av. Med nuvarande planering är bedömningen att kollektivtrafikandelen i bästa fall kan bibehållas, men att en viss minskning är sannolik om inga andra åtgärder vidtas. Ökningen av kollektivtrafikandelen är inte specificerad geografiskt, det kan således finnas områden med trängselproblem där andelen kan behöva öka mer för att klara framkomligheten. Det är även viktigt att notera att det är andelen av det motoriserade resandet som avses, och att exempelvis ett generellt ökat resande med cykel också har potential att avlasta vägnät och kollektivtrafik.</p>

2012-06-07

<p>Södertörnskommunerna anser att ambitionsnivå gällande måltalen för nöjdheten med tidhållning och störningsinformation är för låg. Måltalen ger att fler än hälften kommer att vara missnöjda med dessa två områden. Finns det andra sätt att mäta eller kan måltalet höjas så att i alla fall fler än hälften blir nöjda?</p>	<p>Bakgrunden till de låga måltalen är den mätmetod som används inom ramen för Kollektivtrafikbarometern, vilket bl a medför att nöjdheten med tidhållningen är långt lägre än den faktiskt utförda punktligheten och tidhållningen i systemet. Tills vidare tas därför dessa nöjdhetstal bort ur TFP och endast den generella nöjdheten mäts tills dess att en bättre mätmetod utvecklats.</p>
<p>Södertörnskommunerna anser att det bör redovisas hur restidskvoten 2,2 är beräknad. Det bör vidare finnas olika måltal för restidskvoter i hög- respektive lågtrafik.</p>	<p>Vid beräkningen av restidskvoter mellan de regionala kärnorna har varje kärna representerats av en central punkt i kärnan, tex en station för spårbunden trafik. Denna förenkling ger en något missvisande bild, men för att kunna genomföra beräkningen var förenklingar tvungna att göras. Innerstaden har exkluderats i beräkningarna därför att kollektivtrafikstandarden generellt är betydligt högre än för andra resor i länet och att resorna mot innerstaden utgör en så stor andel. Den totala restidskvoten skulle bli lägre (dvs. bättre) om resor till innerstaden inkluderades, men det skulle inte ge en rättvisande bild för övriga länet.</p> <p>Det går inte att beräkna restidskvoter för andra tider än morgonens maxperiod då data (resmatriser) saknas för övriga tider. Om det skulle gå att beräkna kvoter för andra tider skulle de sannolikt bli sämre då utbudet av kollektivtrafik är lägre dessa tider än under maxperioden, samtidigt som trängseln för biltrafiken också är lägre. Skillnaden mellan att resa med bil respektive kollektivtrafik blir därför större, till kollektivtrafikens nackdel.</p>
<p>Södertörnskommunerna anser att SL bör leda frågan om upprättandet av gemensamma system gällande information, betalning och ev. även utformning.</p>	<p>Gällande gemensamma informations- och betalssystem kommer landstinget att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs. Angående informationssystem är det beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma systemet.</p>
<p>Södertörnskommunerna anser att centralt belägna hållplatser och terminaler ska kunna nyttjas av alla kollektivtrafikutövare så att den nya mångfalden kan bidra till en kvalitetsförbättring.</p>	<p>Avsikten är att öka den kollektiva trafiken. Samtidigt finns ett värde i en sammanhållen trafik i ett robust system, därav bör prioritering ske för att främja det kollektiva resandet som helhet. Vissa förändringar gällande dessa frågor har införts i TFP. Landstingets målsättning är att alla kollektivtrafikutövare ska ha tillträde till infrastrukturen på ett konkurrensneutralt sätt.</p>

2012-06-07

<p>Södertörnskommunerna vill ha en tydligare diskussion om hur stor kollektivtrafikandel som skulle behövas för att det nationella klimatmålet fram till 2030 ska kunna uppnås.</p>	<p>Det vore önskvärt med ett sammanhållet angreppssätt för planeringen nationellt och regionalt som utgick ifrån de uppsatta nationella trafikpolitiska målen. Det är dock inte inom det regionala ansvarsområdet att ta fram detta, och det ryms inte inom ett regionalt trafikförsörjningsprogram. För att göra detta krävs kunskap om samtliga övriga regioners långsiktiga mål och planering, en kunskap som förhoppningsvis kommer att utvecklas framöver i och med framtagandet av regionala TFP. Eftersom målet endast gäller för den motoriserade trafiken går det inte heller att göra en koppling till klimatmål utan att väga in utveckling av exempelvis gång- och cykelresor.</p>
<p>Södertörnskommunerna anser att måltal saknas för målet om "förbättrad säkerhet" samt för social hållbarhet inom målet om "resor för alla".</p>	<p>Som beskrivs i TFP ska ett måltal för säkerhet tas fram i framtida arbete, det är dock ett pågående arbete som inte kan tas med i denna första version. Mål för social hållbarhet har analyserats, men slutsatsen för tillfället är att det är för komplicerat att ta fram ett kvantifierbart mått för detta inom ramen för aktuell tidplan. Social hållbarhet är dock ett område som bör utvecklas i kommande uppdateringar av TFP.</p>
<p>Södertörnskommunerna saknar begreppet regionpendel, vilket är ett centralt begrepp i RUFSS 2010 och föreslår att en sådan skrivning läggs till.</p>	<p>Landstinget har valt att inte fokusera på denna typ av tågtrafik.</p>
<p>Södertörnskommunerna vill framhålla vikten av att ansvarsfördelningen mellan landstinget och kommunerna upprätthålls även framöver. Landstinget får inte ta möjligheten att låta kommuner medfinansiera kollektivtrafik som ett sätt att minska omfattningen på trafik belagd med allmän trafikplikt.</p>	<p>Landstingets ambition är att kollektivtrafiksystemet även fortsättningsvis ska vara robust och erbjuda länsinvånare i alla delar av länet en god kollektivtrafik.</p>
<p>Nynäshamns kommun (ingår i Södertörnskommunerna också)</p>	
<p>Nynäshamns kommun påpekar att i vissa landsbygdsområden kommer kollektivtrafiken kanske aldrig att bli vinstdrivande, men det är viktigt att kollektiva resmöjligheter finns även där.</p>	<p>Landstinget delar denna uppfattning.</p>
<p>Nynäshamns kommun påpekar att om biljettpriserna för den upphandlade kollektivtrafiken höjs för att underlätta för kommersiella aktörer att etablera trafik finns en risk att boende i områden där kommersiell trafik inte trafikerar pga för litet resandeunderlag kan få betala ett högre biljettpris för att invånare i mer tätbebyggda områden ska erbjudas snabbare och</p>	<p>Landstinget förstår denna oro. I dagsläget finns inga planer på förändrade taxor.</p>

2012-06-07

bekvämare kollektivtrafik.	
Nynäshamns kommun påpekar att det är mycket viktigt att kollektivtrafiken har ett gemensamt biljettsystem. En tilläggsavgift för vissa linjer, men samma biljettsystem måste vara möjligt.	Det finns inga planer på ett gemensamt taxesystem. Däremot finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs.
Nynäshamns kommun påpekar även att informationssystemet måste kunna visa information om alla linjer oavsett om det är upphandlad eller kommersiell trafik.	Det är beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma informationssystemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit.
Nynäshamns kommun påpekar att för ytterkommunerna (bla Nynäshamn) så innebär de rekommenderade lägsta turtätheterna som redovisas i bilaga 4) ingen förbättring jämfört med idag. Detta ses som ett problem om kollektivtrafikandelen ska kunna ökas.	De rekommenderade lägsta turtätheterna har inte förändrats jämfört med de riktlinjer som SL tidigare haft. De lägsta rekommenderade turtätheterna baseras på en kombination av utbudsstandard och kapacitet. Det är inte enbart turtätheten som påverkar kollektivtrafikandelen.
Huddinge kommun	
Huddinge kommuns yttrande överensstämmer helt med yttrandet från Södertörnskommunerna och Huddinge framför inga ytterligare synpunkter.	Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.
Tyresö kommun	
Tyresö kommuns yttrande överensstämmer helt med yttrandet från Södertörnskommunerna och Tyresö framför inga ytterligare synpunkter.	Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.
Haninge kommun	
Haninge kommuns yttrande överensstämmer helt med yttrandet från Södertörnskommunerna och Haninge framför inga ytterligare synpunkter.	Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.
Botkyrka kommun	
Botkyrka kommuns yttrande överensstämmer helt med yttrandet från Södertörnskommunerna och Botkyrka framför inga ytterligare synpunkter.	Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Södertörnskommunernas yttrande.
Värmdö kommun	
Värmdö kommun är positiva till den dialog som förts med kommunerna i arbetet med remissen.	Landstinget noterar synpunkten och är glada dialogen uppskattas.

2012-06-07

<p>Värmdö kommun är förvånad över att ambitionen för kollektivtrafiken inte höjts. En målnivå som är i linje med dagens mål bör utan alltför stora insatser och ansträngningar kunna uppnås.</p>	<p>Att öka kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter samtidigt som antalet invånare ökar med 25 procent är ett stort åtagande som kräver kraftiga kapacitetsökningar i kollektivtrafiken. Om behovet av motoriserade transporter ökar i takt med befolkningen så innebär det att ungefär 35 procent fler påstigande behöver få plats i kollektivtrafiken, vilket i stort sett motsvarar antalet påstigande i dagens tunnelbanesystem. Den planering som finns idag klarar inte av att öka kollektivtrafikandelen, och knappt att behålla den. Det kommer att krävas stora ansträngningar för att skapa kapacitet i kollektivtrafiken och även styrmedel för att påverka färdmedelsval för att kunna uppnå detta mål.</p>
<p>Värmdö kommun efterlyser en politisk satsning på kollektivtrafiken som både tar höjd för regionens samlade tillväxt och som samtidigt innebär en ambition att skapa en mera hållbar kollektivtrafik.</p>	<p>Trafikförsörjningsprogrammet har som syfte att vara den politiska plattform som kollektivtrafiken behöver. TFP ska framförallt visa hur mycket det krävs av regionens samtliga aktörer för att regionen ska få en hållbar utveckling med tillräcklig kollektivtrafik.</p>
<p>Värmdö kommun föreslår att TFP ska inledas med regionens vision som lanserades i RUF 2010. Med den som utgångspunkt kan mål och strategier för en mer progressiv framtida kollektivtrafik beskrivas.</p>	<p>Regionens vision är en del av trafikförsörjningsprogrammets vision.</p>
<p>Värmdö kommun har inget att invända mot målstrukturen men anser att målen i flera fall är för lågt ställda. Bland annat gäller tidhållning och andel kollektivtrafikresenärer. Om möjligt bör olika scenarier och kostnadsberäkningar tas fram för att se vad som krävs för att klara detta.</p>	<p>Att göra kostnadsbedömningar för detta är i dagsläget svårt. Mycket av problemen med låga siffror består i mätmetoder i Kollektivtrafikbarometern, och dessa tas tills vidare bort ur TFP tills mätmetoderna utvecklats.</p>
<p>Värmdö kommun anser att det är viktigt att det går att urskilja vilka delar av kollektivtrafiken som resenärerna är nöjda respektive mindre nöjda med. Detta för att kunna göra strategiska satsningar på rätt ställe.</p>	<p>TFP är det mest övergripande långsiktiga måldokumentet. Underliggande uppföljningar och rapporter kommer att behöva tas fram för att i detalj studera vilka faktorer som måste förbättras för att nå de uppställda målen.</p>
<p>Värmdö kommun anser att det är viktigt att målet om att alla resenärer som reser i hastigheter över 70 km/h ska få sittplats följs.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Värmdö kommun är positiva till att privata alternativ kompletterar dagens kollektivtrafik, men påpekar att dagens kollektivtrafik inte får försämrats för att en öppning görs för kommersiella inslag.</p>	<p>Landstingets ambition är att kollektivtrafiksystemet i Stockholms län ska vara robust och sammanhållet både i närtid och på längre sikt. På kort sikt bedöms kommersiell trafik framförallt komplettera den upphandlade trafiken.</p>

2012-06-07

Värmdö delar uppfattningen att det ska vara möjligt att dela på befintlig och framtida infrastruktur, men att den upphandlade trafiken som är basservice för det stora flertalet invånare ska ha förtur.	Avsikten är att öka den kollektiva trafiken. Samtidigt finns ett värde i en sammanhållen trafik i ett robust system, därav bör prioritering ske för att främja det kollektiva resandet som helhet.
Värmdö kommun anser att om det på sikt visar sig att kommersiell trafik får en betydande trafikandel så bör man överväga på vilka villkor hållplatser mm nyttjas.	Den trafik som bäst styr mot målen i TFP ska prioriteras. På kort sikt bedöms det i de flesta fall bli upphandlad trafik eftersom den i dagsläget är den enda sammanhållna trafiken. I programmet skrivs att man i framtiden kan behöva revidera denna hållning utefter framtida kollektivtrafiksituation.
Värmdö kommun anser att TFP ska behandla länets zonindelning. De anser inte att det är acceptabelt att Värmdös invånare tvingas resa över zongräns vid inomkommunala resor och över fler zongräns än andra i regionen med motsvarande avstånd till regioncentrum.	Trafikförsörjningsprogrammet tar inte ställning till exakta taxenivåer eller taxesystem. Det är strategier och beslut som ska tas som en följd av trafikförsörjningsprogrammets mål.
Värmdö kommun vill framhålla betydelsen av buss och skärgårdstrafik både vad gäller tidtabeller och avgiftssystem.	Arbete med att införa betalsystemet SL Access hos Wåab är beslutat och pågår. SL och Wåab samarbetar även om tidtabeller.
Centerpartiet i Värmdö	
Centerpartiet i Värmdö tycker att det är orimligt att kommunen delas in i olika zoner för busstrafiken.	Landstinget noterar synpunkten., men zonindelningen behandlas inte inom ramen för TFP.
Centerpartiet i Värmdö är positiva till snabbåtar/pendlingsåtar.	Landstinget noterar synpunkten. Kollektivtrafik på vatten kommer att behandlas närmare i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.
Centerpartiet i Värmdö anser att det är viktigt att en lösning för att samma SL-kort ska kunna gälla både med SL-trafiken på land, och Waxholmsbolagets båttrafik tas fram.	Arbete med att införa SL Access hos Wåab är beslutat och pågår.
Centerpartiet i Värmdö anser att spårbilar bör testas i Sverige. Landstinget bör ligga i framkant och i enlighet med det nyligen antagna miljöprogrammet driva på för en sådan utveckling.	Landstinget noterar synpunkten. Landstingets strategi för att uppnå miljömålen är att använda de tekniker som är kommersiellt tillgängliga idag och samtidigt stödja utvecklingen genom test av ny teknik. SL bedriver ständig omvärldsbevakning och utvärderar olika möjligheter.
Nacka kommun	
Nacka kommun välkomnar utgångspunkten i remissen och tycker att Stockholmsregionen även fortsättningsvis ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om att ett sammanhållet kollektivtrafiksystem bör finnas även fortsättningsvis.

2012-06-07

<p>Nacka kommun anser att de generella mål som anges i remissen är bra grund för det fortsatta arbetet med den allmänna trafikplikten, men att måltalen i vissa fall behöver höjas och mätmetoderna för att följa upp måltalen behöver utvecklas. Det gäller särskilt Attraktiva resor.</p>	<p>Det finns ett problem med mätmetoderna för attraktiva resor, där mätmetoden enligt Kollektivtrafikbarometern ger helt andra resultat än de som exempelvis SL:s ombordundersökningar. För att begränsa detta problem tas vissa av dessa måltal bort i väntan på att mätmetoden utvecklas.</p>
<p>Nacka kommun anser att målet gällande nöjdhet är för lågt satt. Målsättningen måste vara att hela tiden förbättra resenärernas nöjdhet.</p>	<p>En generell nöjdhet på 80 procent är ett högt betyg. Stockholms län står inför en mycket kraftig befolkningstillväxt, mål om en ökad kollektivtrafikandel och krav på en kraftigt ökad kapacitet i kollektivtrafiken. Att få in en så omfattande mängd ytterligare resenärer i kollektivtrafiken och samtidigt utgå ifrån begränsade resurser gör att det bedöms vara ett ambitiöst ställt mål att behålla resenärsnöjdheten på en hög nivå. Det bedöms vara av avgörande vikt för stockholmsregionens utveckling och attraktivitet att en större andel väljer att resa kollektivt och detta bör vara i fokus för den framtida utvecklingen.</p>
<p>Nacka kommun informerar om att de har ett mål om ökad kollektivtrafikandel och påpekar att det är angeläget att detta kan uppfyllas, att kollektivtrafiken utvecklas och att medel som motsvarar detta avsätts.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Nacka kommun håller med i remissens bedömning att den kommersiella trafiken sannolikt kommer att bidra i ganska liten utsträckning de närmaste åren, men påpekar att detta ställningstagande följs upp i beslut om allmän trafikplikt. Landstinget måste säkerställa att ett grundläggande utbud finns.</p>	<p>Synpunkten noteras. Beslut om allmän trafikplikt kommer att fattas med utgångspunkt i programmets mål.</p>
<p>Nacka kommun anser att det är viktigt att belysa konsekvenserna för resenärerna när kommersiell trafik kommer till. Även konsekvenser för väghållare (infrastruktur) uppstår om kommersiell trafik kommer till med kort varsel. Det är viktigt med fortsatt nära samarbete kring frågor om tillträde till infrastruktur.</p>	<p>Landstinget delar denna åsikt och ser fram emot samverkan.</p>
<p>Nacka kommun anser att det är av betydande vikt att landstinget hittar en fungerande lösning för sammanhållen information och betalsystem.</p>	<p>Gällande gemensamma informations- och betalsystem kommer landstinget att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs. Angående informationssystemen är det beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma systemet.</p>

2012-06-07

Nacka kommun anser att landstinget ska bedöma risken för försämrade tillgänglighet för funktionsnedsatta med ett ökat inslag av kommersiella aktörer.	Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt utgår från målen i TFP. Ett av dessa mål är att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning. I TFP betonas att landstinget eftersträvar att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning. Den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Det är i dagsläget mycket svårt att säga hur den kommersiella trafiken kommer svara mot målen i TFP och det är därför svårt att bedöma hur tillgängligheten för resenärer med funktionsnedsättning kommer påverkas.
Nacka kommun ser fram emot revideringen av TFP redan 2013-2014. Det gäller inte minst måltalen gällande buller från spårväg och lokalbanor där måltal för 2020 saknas i remissen.	Arbete pågår med att ta fram underlag för måltal 2020 och kommer att implementeras i kommande versioner av TFP.
Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker)	
Stockholm Nordost understryker vikten av att kollektivtrafiken ska vara sammanhållen i hela regionen och att även landsbygds- och skärgårdstrafiken får acceptabel turtäthet och kopplingar till stomtrafik och kommunernas huvudorter.	Landstingets instämmer i detta och har som ambition att erbjuda en robust och sammanhållen kollektivtrafik.
Stockholm Nordost påpekar att det är viktigt att resenärsinformation och taxor är samordnade.	Det är beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma informationssystemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit. Det finns inga planer på gemensamma taxor.
Stockholm Nordost arbetar tillsammans för en utbyggnad av bebyggelsen i goda kollektivtrafiklägen och påpekar att det är viktigt att landstinget fortsätter att utveckla en långsiktig planering av kollektivtrafiken och att denna planering samordnas med kommunernas bebyggelseplanering. För nordostkommunerna är detta viktigt gällande frågan om en regional och kapacitetsstark spårtrafik vilken saknas idag.	Landstinget håller med om detta. Infrastrukturprojekt behandlas inte inom ramen för TFP.
Stockholm Nordost påpekar vikten av att nå regionala bytespunkter.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.

2012-06-07

<p>Stockholm Nordost anser att målet om kollektivtrafikandel för regionens kranskommuner ska ökas mer än 2,5 respektive 5 procent till 2020 och 2030. För att följa upp resandeutvecklingen bör kontinuerliga resvaneundersökningar göras.</p>	<p>En ökning med 5 procentenheter är ambitiöst sett till den starka befolkningsutvecklingen. Målet är ej satt med geografiska avgränsningar. Det är troligt att det går att öka kollektivtrafikandelen i större utsträckning i kranskommuner i relationer som idag har låga andelar. Samtidigt är det viktigt att klara av att öka kollektivtrafikandelen även i starka stråk med mycket resande. Detta är en förutsättning för att det totala målet på regional nivå ska kunna nås då dessa reserelationer står för en stor del av det totala resandet.</p>
<p>Stockholm Nordost anser att måltalen bör kompletteras med mål för restidskvoter.</p>	<p>Det finns mål för restidskvoter mellan regionala stadskärnor, då utvecklingen av dessa är ett uttalat regionalpolitiskt mål. En generell restidskvot har efter remissen också tagits fram för hela länets totala resande.</p>
<p>Stockholm Nordost anser att målet om att inte ha några stående resenärer i hastigheter över 70 km/h bör utökas att även omfatta vägar som är skyltade med 70 km/h. Detta pga att många länsvägar har dålig säkerhet.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten men har inga planer på att ändra detta måltal. Det finns även möjlighet att skylta om vägar till 60 respektive 80 km/h.</p>
<p>Stockholm Nordost anser att även Roslagsbanan har viss kapacitetsbrist och att detta också bör följas upp utifrån den kapacitetsutbyggnad som genomförs och den befolkningstillväxt som sker i sektorn.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Infrastrukturprojekt behandlas inte inom ramen för TFP. Viss kapacitetsökning på Roslagsbanan pågår genom utbyggnad av dubbelspår.</p>
<p>Nordostsektorn är geografiskt stor och det är viktigt att i kommande planer även se till ytterområdena.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Stockholm Nordost påpekar att kollektivtrafiken ska upplevas som tillgänglig oavsett individuella förutsättningar.</p>	<p>I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs det på flera ställen (bland annat i kapitel 3.4 under målet "Tillgänglig och sammanhållen region") att kollektivtrafiken ska vara till för alla och svara upp mot olika gruppers behov och vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning.</p>

2012-06-07

<p>Stockholm Nordost påpekar att det kan ses som optimistiskt att ha alla hållplatser fullt tillgänglighetsanpassade till år 2020. Problemet behöver behandlas ur ett barn-, tillgänglighets och säkerhetsperspektiv.</p>	<p>Landstinget är medvetna om att det är ett ambitiöst mål att alla hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2020 och att det krävs mycket arbete från flera olika aktörer för att uppnå målet. En viktig aktör i detta arbete är naturligtvis väghållarna vilka i många fall är kommuner och Trafikverket. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år och bland annat den nationella handlingsplanen för tillgänglighet "från patient till medborgare" beskrev ambitionen att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning redan år 2010. Att alla människor ska kunna röra sig fritt i samhället och kunna ta sig till de samhällsfunktioner de har behov av är ett prioriterat område och motiverar målet om tillgänglighetsanpassning av hållplatser fram till år 2020.</p>
<p>Stockholm Nordost tycker att det är bra att den trafik som upphandlas inte ska vara alltför detaljstyrd.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Stockholm Nordost innehåller en stor del av Stockholms skärgård och ser frågan om kollektivtrafik på vatten som mycket viktig.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Kollektivtrafik på vatten kommer att behandlas i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.</p>
<p>Stockholm Nordost har problem med höga partikelhalter och biltrafiken måste minska. Kommunerna påpekar att tvärförbindelser till tex. Arlanda-Märsta och Kista-Barkarby är mycket dåliga och kan inte konkurrera med bilen.</p>	<p>Framtida trafikupplägg och infrastrukturbyggnader behandlas inte inom ramen för TFP. Detta görs i separata strategier och idéstudier/förstudier och pågående arbeten finns för nämnda relationer.</p>
<p>Stockholm Nordost anser att målsättningen om en tillgänglig och sammanhållen region bör inte ställas emot målet om företagsekonomisk effektivitet. Nettokostnaden per personkm måste skilja sig för olika delar av länet och för olika resrelationer. Ett samhällsekonomiskt perspektiv behöver alltid finnas då det handlar om skattefinansierad verksamhet.</p>	<p>I så gott som all målsättning finns olika mål som måste balanseras mot varandra. För att kunna tillgodose länet med den kollektivtrafik som behövs för att uppnå målen är det av mycket stor vikt att trafiken bedrivs med god ekonomisk effektivitet. Samhällsekonomiska bedömningar är naturliga inslag i studier kring trafikändringar och investeringar. Utvecklingen av mål för den ekonomiska effektiviteten görs inom ramen för kommande genomförandeplan, och måttsätts därför inte i detta TFP.</p>

2012-06-07

<p>Stockholm Nordost tycker att det är positivt att det finns ambition att minska buller från tunnel- och lokalbanorna samt minska utsläpp av partiklar. Man bör dock också lägga fokus på vad förstärkt kollektivtrafik innebär för att minska utsläpp och buller från övrig motordriven trafik.</p>	<p>En del av de samhällsekonomiska bedömningarna är att bedöma effekter av olika val av trafikslag och miljö- och bullersaspekter kring detta. Det är dock svårt att sätta mål för exempelvis buller från vägtrafiken inom ramen för ett regionalt TFP. Den ansats som görs i den riktningen är att kollektivtrafikandelen ska öka, bl a för att begränsa andra motoriserade trafikslags negativa effekter. Ett övergripande mål är att kollektivtrafikens andel av den motoriserade trafiken ska öka, med syfte att bland annat begränsa de negativa effekter som exempelvis biltrafiken ger upphov till i form av trängsel, buller och utsläpp. Det är dock även viktigt att kollektivtrafiken i sig har en hög miljöprestanda.</p>
<p>Stockholm Nordost instämmer i att frågan om ansvarsfördelning för ägandeskapet och investeringsansvaret för olika former av kollektivtrafikinfrastruktur. En part bör i fortsättningen ha ansvaret för infrastrukturen oavsett kollektivtrafikslag.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Ansvarsfördelning inom infrastrukturområdet är i dagsläget mångfacetterat och lär så förbli.</p>
<p>Österåkers kommun</p>	
<p>Österåkers kommuns yttrande överensstämmer helt med yttrandet från Stockholm Nordost och Österåker framför inga ytterligare synpunkter.</p>	<p>Landstinget hänvisar till de kommentarer som finns gällande Stockholm Nordosts yttrande.</p>
<p>Sverigedemokraterna i Norrtälje</p>	
<p>Sverigedemokraterna i Norrtälje lämnar önskemål om utökad trafik samt infrastrukturåtgärder på Roslagsbanan.</p>	<p>Konkreta utökningar av kollektivtrafiken och infrastruktuursatsningar ligger inte i arbetet med TFP och önskemålen kommenteras därför inte här.</p>
<p>Sollentuna kommun</p>	
<p>Sollentuna kommun har inte lämnat något separat yttrande över TFP utan hänvisar till sitt yttrande över Stomnätsstrategin del 1. Det finns inga synpunkter i det yttrandet som berör TFP.</p>	<p>Landstinget har inga kommentarer till detta yttrande.</p>
<p>Solna stad</p>	
<p>Solna stad konstaterar att för att kollektivtrafikandelen ska kunna öka från 37 procent till 42 procent så kommer det att krävas omfattande investeringar i nya anläggningar.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>Solna stad konstaterar att kommunen i den resvaneundersökning som gjordes 2005-2006 (RES 2005-2006) ligger på samma nivå gällande kollektivtrafikandel som övriga länet trots Solnas centrala läge i regionen.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten.</p>

2012-06-07

<p>Solna stad ser utbyggnaden av tunnelbana till Karolinska och vidare mot Solna centrum och Solna station som en angelägen åtgärd som kan bidra till en betydande överflyttning från bilresande till kollektivtrafikresande. Utbyggnaden skulle också förbättra tillgänglighet och miljön i Solna.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten, men långsiktiga infrastrukturinvesteringar är inte en fråga som behandlas inom ramen för TFP.</p>
<p>Sundbybergs stad</p>	
<p>Sundbybergs stad ser positivt på ökat kollektivt resande men menar att bilresandet inte kommer att minska med hänsyn till den befolkningsökningens prognos och de mål som tagits fram i remissen. Istället kommer biltrafiken att öka i hela länet.</p>	<p>Inom ramen för TFP ligger fokus på mål och åtgärder för kollektivtrafiken. Som bakgrund har en analys av biltrafikens utveckling gjorts och det är korrekt att biltrafiken enligt prognoser kommer att öka. Därav är det viktigt att alla regionens aktörer främjar kollektivtrafiken istället för biltrafiken.</p>
<p>Sundbybergs stad anser att för att undvika mer belastade gator behöver målet för kollektivtrafikandelen i remissen skärpas från 42 procent till minst 47 procent 2030. Utsläppen från biltrafiken kan då också hållas på dagens nivå och inte öka.</p>	<p>Att öka kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter samtidigt som antalet invånare ökar med 25 procent är ett stort åtagande som kräver kraftiga kapacitetsökningar i kollektivtrafiken. För att klara att begränsa biltrafiken behöver även icke-motoriserat resande öka och vinna marknadsandelar.</p>
<p>Upplands-Bro kommun</p>	
<p>Upplands-Bro kommun tycker att remissen i huvudsak är ett bra första program och håller med om de stora dragen i TFP.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Upplands-Bro kommun påpekar att vissa måltal är svåra att förstå om man inte känner till källorna. De syftar exv. på måltalet för stående i pendeltågtrafiken. De anser att en del måltal behöver ses över, förtydligas eller förklaras bättre.</p>	<p>I TFP har det eftersträvat att i text så långt möjligt förklara bakgrund och resonemang kring de valda måltalen, i synnerhet de som kan upplevas som svårtolkade eller på annat sätt komplicerade att sätta in i ett sammanhang. Ett förtydligande angående trängselmåltalen har gjorts, dock kommer ytterligare justeringar att behöva ske i kommande uppdateringar av TFP.</p>
<p>Upplands-Bro kommun menar att taxefrågan inte bara är relevant gällande förutsättningar för kommersiell trafik utan även för resor över länsgräns, och de anser att det finns stora brister i dagens taxsystem gällande detta. Kommunen anser att samma prissystem ska tillämpas inom hela trafikområdet, dvs. de extraavgifter som ibland tas ut för resa över länsgräns bör avskaffas. Det bör även undersökas om det går att få fram gemensamma biljettsystem inom Mälardalen vilket skulle kunna öka antal resenärer.</p>	<p>Det finns inga planer på ett gemensamt taxsystem och olika prisstrategier ingår inte i TFP. Däremot finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs.</p>
<p>Upplands-Bro kommun anser det positivt att landstinget anser att det är önskvärt att branschen tillsammans ansvarar för att etablera ett gemensamt betalsystem.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>

2012-06-07

Upplands-Bro kommun tycker att det är positivt att en vision för ett storregionalt stornät för den länsöverskridande kollektivtrafiken har formulerats.	Landstinget noterar synpunkten.
Upplands-Bro kommun vill i listan över frågor som behöver utredas vidare lyfta fram dem om regional tillgänglighet. Tvärförbindelserna för att knyta ihop regionen och avlasta de centrala delarna kan lyftas fram mer i TFP.	Landstinget håller med om att det är viktigt att knyta ihop regionen. Ett av målområdena i TFP behandlar regional tillgänglighet.
Upplands-Bro kommun poängter att bra kollektivtrafik inte minst gynnar barnen, och påpekar att en väl utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för att barn på egen hand ska kunna förflytta sig lite längre sträckor.	Landstinget håller med om detta och ett förtydligade om detta har gjorts i TFP.
Sigtuna kommun	
Sigtuna kommun verkar för utbyggnad av bebyggelse i bra kollektivtrafiklägen och påpekar att det är viktigt att landstinget även fortsättningsvis kan arbeta mot målet att värna en långsiktighet i planeringen och att detta samordnas med kommunernas bebyggelseplanering.	Landstinget noterar synpunkten.
Sigtuna kommun stödjer ambitionen i målen om ökad kollektivtrafikandel men anser att målen ska ställas betydligt högre för kranskommunerna som har låg kollektivtrafikandel.	Målet är satt som en total målnivå för hela länet. Det finns potential att öka mer än så i olika delar av länet. Att öka kollektivtrafikandelen kräver ett samarbete mellan kommunernas planering och styrning och utveckling av kollektivtrafiken. I delar där kollektivtrafikandelen är det viktigt att arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att få fler att välja att resa kollektivt
Sigtuna kommun anser att målen bör kompletteras med mål för restidskvoter. Landstinget bör ha en ambition om att analysera och följa hela resan utifrån ett helhetsperspektiv.	Det finns mål för restidskvoter mellan regionala stadskärnor, då utvecklingen av dessa är ett uttalat regionalpolitiskt mål. En generell restidskvot har efter remissen också tagits fram för hela länets totala resande.
Sigtuna kommun håller med Stockholm Nordost om att måltalet gällande att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med bilens mellan de regionala kärnorna är viktigt och att en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda - Märsta skulle innebära en kraftfull förbättring.	Landstinget noterar synpunkten.
Sigtuna kommun tycker det är viktigt att bevaka att den allmänna trafikplikten tillgodoser de behov av kollektivtrafik som finns på landsbygden. Tydliga stråk för denna trafik behöver finnas.	Landstinget noterar synpunkten och har som utgångspunkt att erbjuda en robust och sammanhållen kollektivtrafik. TFP är generellt hållet och fungerar som utgångspunkt för alla beslut om allmän trafikplikt.

2012-06-07

Sigtuna kommun tycker att det är positivt att den trafik som handlas upp inte ska vara alltför detaljstyrd.	Landstinget noterar synpunkten.
Sigtuna kommun framför att tvärrelationerna från Sigtna kommun är dåliga, men de påpekar att målen om företagsekonomisk effektivitet inte får ställas mot tillgänglig och sammanhållen region. Skattefinansierad verksamhet måste dock alltid ha ett samhällsekonomiskt perspektiv.	Det finns en målkonflikt så till vida att det med större resurser går att skapa mer och bättre kollektivtrafik för invånarna i Stockholms län. Samtidigt så finns inte obegränsat med resurser, och då är det även viktigt att den trafik som planeras och utförs genomförs på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för att kunna skapa en större kapacitet, locka fler resenärer och utöka kollektivtrafiken i den utsträckning som behövs. Landstinget håller med om att den samhällsekonomiska aspekten är viktig, och detta har förtydligats i TFP.
Sigtuna kommun framhåller också behovet av en långsiktig plan för framtida finansiering av investering och drift av kollektivtrafik.	Landstinget håller med om denna synpunkt. Denna långsiktiga plan bör tas upp gemensamt mellan regionens aktörer. Investeringsprojekt tas inte upp inom ramen för TFP.
Sigtuna kommun menar att fokus för miljömålen inte enbart ska läggas på själva kollektivtrafiken och hur utsläpp och buller från den ska minska, utan även på vilka effekter en förstärkt kollektivtrafik får i form av minskad motordriven trafik.	En del av de samhällsekonomiska bedömningarna är att bedöma effekter av olika val av trafikslag och miljö- och bullersaspekter kring detta. Det är dock svårt att sätta mål för exempelvis buller från vägtrafiken inom ramen för ett regionalt TFP. Den ansats som görs i den riktningen är att kollektivtrafikandelen ska öka, bl a för att begränsa andra motoriserade trafikslags negativa effekter. Ett övergripande mål är att kollektivtrafikens andel av den motoriserade trafiken ska öka, med syfte att bland annat begränsa de negativa effekter som exempelvis biltrafiken ger upphov till i form av trängsel, buller och utsläpp. Det är dock även viktigt att kollektivtrafiken i sig har en hög miljöprestanda.
Sigtuna kommun instämmer i att frågan om ansvarsfördelning för ägandeskap och investeringsansvar för kollektivtrafikinfrastruktur måste lösas. En part bör i fortsättningen ha ansvar för infrastrukturen oavsett kollektivtrafikslag.	Landstinget noterar synpunkten. Ansvarsfördelning inom infrastrukturområdet är i dagsläget mångfacetterat och lär så förbli.
Sigtuna kommun menar också att det i TFP tydligare måste framgå hur det konkurrensneutrala tillträdet ska gå till i praktiken och att detta inte förutsätts medföra några merkostnader för kommunerna.	TFP har förtydligats gällande det konkurrensneutrala tillträdet. Landstinget anser inte att programmet i detalj bör beskriva en tillståndsprocess.
Järfälla kommun	
Järfälla kommun anser att det på sikt behövs en större tydlighet gällande landstingets olika roller.	En stor del av SL kommer att överföras till landstingets förvaltning. Arbete med att få landstingets tjänstemannaorganisation på plats pågår och ambitionen är att detta ska vara klart 1

2012-06-07

	januari 2013.
Järfälla kommun menar att målen i remissen i huvudsak är bra och att det är rimligt att målen under de kommande åren främst måste mötas med ett ökat utbud av den upphandlade trafiken.	För att uppnå målen behövs även andra aktörer än landstinget. En ökad kollektivtrafikandel kan exempelvis inte åstadkommas enbart med ett större kollektivtrafikutbud. Även trafikstyrande åtgärder, bebyggelseplanering, förbättrad framkomlighet i vägnät för kollektivtrafik, parkeringsstrategier, beteendepåverkande åtgärder mm måste utvecklas för målen ska nås. Även kommunerna har en viktig roll i att göra det möjligt.
Järfälla kommun tycker att det är positivt att hänvisningar till RUFSS 2010 görs gällande målen. TFP och RUFSS måste arbeta mot samma långsiktiga mål.	RUFSS 2010 är en av landstinget beslutad inriktning för den regionala utveckling och en naturlig förutsättning. I takt med att länet växer och invånarantalet ökar behöver också bilden av behoven uppdateras och en balans skapas mellan regionala ambitioner och de förutsättningar som kommer av hur utvecklingen i länet sker. Detta är viktigt inte minst för att kunna skapa ett väl fungerande trafiksystem och en ekonomiskt effektiv kollektivtrafik.
Järfälla kommun tycker att det kortsiktiga målet för ökad kollektivtrafikandel är för lågt ställt. En större övergång är även på kort sikt möjlig i regionens ytterområden där andelen idag är lägre än för Stockholms centrala delar.	Målet är satt som en total målnivå för hela länet. Det finns potential att öka mer än så i olika delar av länet. Att öka kollektivtrafikandelen kräver ett samarbete mellan kommunernas planering och styrning och utveckling av kollektivtrafiken. I delar där kollektivtrafikandelen är det viktigt att arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att få fler att välja att resa kollektivt.
Järfälla kommun informerar om att SL startat ett projekt (bla i Järfälla) för att fördubbla kollektivtrafikandelen på 10 år, men menar att där det i remissen uttrycks som att kommunerna kan "styra" sina invånare mot att resa kollektivt så är det fel ordval. Kommunernas samhällsplanering måste mötas av landstingets och TrV:s planering för ökad kapacitet.	Landstinget har noterat synpunkten. Fördubblingsprojektet drivs av Svensk kollektivtrafik, där landstinget är en deltagare.
Järfälla kommun tycker att det är viktigt att stärka förbindelserna mellan närliggande regionala kärnor.	Landstinget har noterat synpunkten. Detta ligger i linje med landstingets ambition.
Järfälla kommun framför att den förväntade befolkningsökningen är större än prognoserna visat och att det är tydligt att Stockholm behöver ytterligare satsningar på spårbunden trafik.	Landstinget har noterat synpunkten.

2012-06-07

Järfälla kommun menar att det inte bara är personer med funktionsnedsättning som upplever brister i tillgängligheten. Kollektivtrafiken behöver generellt bli mer välkomnande och bekväma och strategiska bytespunkter mellan trafikslagen måste utvecklas.	Landstinget håller med om detta. Skrivningarna om tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet har utvecklats i TFP.
Järfälla kommun anser att det är bra att remissen anger att bla måltalen ska ses över ganska snart. En del av måltalen är svåra att förstå, tex. ståplatsutnyttjande i pendeltågtrafiken. Dagens nivåer signalerar inte en ambition att göra pendeltågsresandet med attraktivt.	Mätningen av trängsel och komfort i pendeltågssystemet och hur nivåerna beskrivs har utvecklats sedan remissversionen av TFP. Pendeltågstrafiken kommer att med pågående investeringsprojekt kunna förbättras väsentligt vad avser turtätheter.
Järfälla kommun menar att väl formulerade måltal som är uppföljningsbara är nödvändigt för att driva på och följa utvecklingen.	Ambitionen är att ta fram ett så heltäckande underlag som möjligt av måltal som medger uppföljning på alla de områden som det finns formulerade mål för. På grund av den korta tidplanen för framtagande av det första TFP har inte alla områden helt kunnat genomlysas och analyseras. För att ta hänsyn till detta och framtida utveckling behöver måltalen uppdateras i kommande revideringar.
Järfälla kommun anser att det i avsnittet om spelregler för kommersiell trafik behöver framgå att det krävs samordning och kontinuerliga kontakter med kommunerna. Inte minst angående tillträde till infrastrukturen har kommunen ett ansvar i egenskap av väghållare.	Landstinget håller med om detta. Kommunerna har ansvar som väghållare. Landstingets ambition är att samordningen ska fungera lika i hela länet.
Upplands Väsby kommun	
Upplands Väsby kommun vill understryka vikten av att kollektivtrafiken ska vara sammanhållen i hela regionen och det är av största vikt att kollektivtrafiken är samordnad med kommunala och regionala planer.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Upplands Väsby kommun har tagit ett eget politiskt beslut om inriktning för en högra kollektivtrafikandel och de är oroliga att TFP inte kommer att bidra till att kommunens mål går i uppfyllelse.	Landstinget är positiva till att kommunerna sätter upp egna mål gällande ökat kollektivt resande. TFP omfattar hela länet och anpassningar av måltalen kan inte göras för vissa kommuner. Däremot kan åtgärder planeras olika för olika delar för att på så sätt anpassa ökningen av kollektivtrafikandelen till specifika områden. I vissa kommuner kan kollektivtrafikandelen behöva öka mera.
Upplands Väsby kommun anser att samordnad planering, enhetligt biljettsystem och konkurrenskraftiga priser, reseplanering och information är avgörande för en attraktiv kollektivtrafik.	Det finns inga planer på ett gemensamt taxesystem och prisstrategier ingår inte i TFP. Däremot finns det idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs. Angående informationssystem är det beslutat att

2012-06-07

	Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma systemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit.
Upplands Väsby kommun anser att det är bra att landstinget vill styra invånarna till hållbart resande. De menar att SL har stor möjlighet att inducera efterfrågan på kollektivtrafik genom att öka utbudet i lägen med stor andel bilpendlare. I nybyggnadsområden måste kollektivtrafiken erbjuda hög tillgänglighet från dag ett.	Landstinget har noterat synpunkten. Både att öka kollektivtrafikutbudet och andra åtgärder krävs för att öka kollektivtrafikresandet. RKTМ håller med om att det är viktigt att kollektivtrafiken i nybyggnadsområden finns med från start då invånarnas resvanor sätts.
Upplands Väsby kommun anser att det är viktigt att införandet av TFP inte innebär att kostnaden för kollektivtrafiken skjuts över till kommunen eller den enskilde resenären.	Landstinget har noterat synpunkten.
Upplands Väsby kommun saknar ett resonemang om vad nya former av kollektivtrafik kan bidra till för att öka andelen kollektivtrafik samt bidra till klimatmålen. De anser att spårbilar/-taxi kan vara ett sådant alternativ och att landstinget och SL måste vara öppna för alternativa sätt att bygga kollektivtrafik i framtiden.	SL:s strategi för att uppnå miljömålen är att använda de tekniker som är kommersiellt tillgängliga idag och samtidigt stödja utvecklingen genom test av ny teknik och nya kollektivtrafiklösningar. SL bedriver ständig omvärldsbevakning och utvärderar olika möjligheter.
Upplands Väsby kommun konstaterar att en utökad kollektivtrafikandel på bekostnad av minskad bilandel har många fördelar.	Landstinget har noterat synpunkten och håller med om detta.
Upplands Väsby kommun konstaterar att remissen visar att det idag är otydligt med ansvarsfördelningen för terminaler, hållplatser och övrig infrastruktur. Frågan måste lösas och kommunen anser att en part i framtiden ska ansvara för infrastrukturen oavsett trafikslag.	Landstinget har noterat synpunkten. Frågan är under utredning. Förtydliganden i TFP har gjorts.
Upplands Väsby kommun anser att ett helaresan-perspektiv är viktigt för kollektivtrafiken och påpekar att det är viktigt att kollektivtrafiken inte fragmenteras av o-koordinerade tidtabeller, icke samordnade biljett- och informationssystem.	Det finns inga planer på ett gemensamt taxesystem och prisstrategier ingår inte i TFP. Däremot finns det idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs. Angående informationssystem är det beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma systemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit.
Upplands Väsby kommun anser att bör ligga i RKTМ:s intresse att finansiera stationer och terminaler eftersom deras kvalitet bidrar till hur attraktiv kollektivtrafiken är.	Landstinget har noterat synpunkten men anser att finansiering av stationer, terminaler och annan infrastruktur ligger i många av regionens aktörers intresse.

2012-06-07

<p>Upplands Väsby kommun anser att infartsparkeringar bör vara RKTMs ansvar och att de ska vara en samordnad del av SL-resan och biljettsystemet. Kommunen påpekar att infartsparkering framöver inte kan vara "gratis" då de oftast ligger på värdefull mark.</p>	<p>Landstinget kan inte vara ansvarigt för mark som inte är landstingets, men RKTM tycker att infartsparkeringar har en viktig funktion. En av förutsättningarna för ökat kollektivt resande är möjlighet till kombinationsresor och RKTM kommer att verka för detta.</p>
<p>Upplands Väsby kommun påpekar att <i>Direkttrafik</i> i Bilaga 2 nämns under rubriken <i>Samhällsfinansierad trafik</i>. Kommunens tolkning är att linje 565X faller in under denna definition.</p>	<p>Ja, det är korrekt att linje 565X stämmer in på definitionen eftersom avsnittet beskriver nuvarande trafik (innan kollektivtrafiklagens inträdande). I de avvägningar för allmän trafikplikt som redovisas i TFP så bedöms denna typ av direktbusstrafik som redan idag delvis är privat finansierad inte behöva ha en fortsatt skattesubventionering.</p>

Statliga och länsomfattande organisationer mfl.	
Trafikverket (TrV)	
<p>TrV anser att det är viktigt att TrV och RKTM arbetar gemensamt för att ge goda förutsättningar för kollektivtrafiken.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.</p>
<p>TrV anser att remissen är väl genomarbetad och ger en bra bild av kollektivtrafikens roll i Stockholmsregionen.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och är glada att remissen uppskattas.</p>
<p>TrV poängterar att TFP ska ta tillvara de kommersiella aktörernas möjligheter att bidra till ökad kollektivtrafik. De anser också att dialog och utveckling av ett gemensamt informationssystem är viktig i arbetet med TFP.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>TrV anser att det tydligare bör framgå att TFP är RKTMs produkt. Eftersom även SL tillhör landstinget föreslår TrV att begreppet "regional kollektivtrafikmyndighet" används i texten istället för landstinget.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Stora delar av SL kommer att överföras till landstingets förvaltningsorganisation.</p>
<p>TrV framhåller att vissa av de uppsatta målen (tex ökning av kollektivtrafikandelen) kräver insatser från andra aktörer än landstinget och påpekar att samråd kring nivåer och åtgärder för dessa mål är särskilt viktigt. Detsamma gäller för åtgärderna kopplade till dessa mål.</p>	<p>Landstingen noterar synpunkten och håller med. Ett fortsatt samarbete mellan regionens aktörer för att jobba med t ex kollektivtrafikandelen bör följa på TFP.</p>
<p>TrV anser att samhällsekonomisk effektivitet bör tydliggöras i TFP eftersom målen i TFP utgår från bla riksdagens transportpolitiska mål där samhällsekonomisk effektivitet är viktigt. Samhällsekonomi bör vara en central prioriteringsgrund vid kapacitetsbrist, samt ett verktyg för att avgöra omfattningen av trafikplikten. Detta trots att den samhällsekonomiska effektiviteten inte alltid kan beräknas.</p>	<p>Ett mer utvecklat resonemang kring samhällsekonomi som bedömningsgrund har tagits fram i TFP.</p>

2012-06-07

<p>TrV ser positivt på målen under "Attraktiva resor". Utifrån trängselsynpunkt kan kollektivtrafikandelen behöva öka ytterligare i stråk där den redan är hög eftersom det är i dessa stråk som trängsel och köer ofta uppstår. Detta är viktigt att beakta i arbetet med att ta fram måltal för olika stråk.</p>	<p>Måltal för enskilda stråk eller geografiska områden tas ej fram inom ramen för TFP, då det eftersträvas att hålla målen på en generell nivå för hela länet. Var och i vilka stråk kollektivtrafikandelen kan och behöver öka mest behöver utredas och värderas i mer detaljerade studier vid planering av framtida trafikökningar. Dock så får de starka stråken med mycket resande stor vikt för att klara av de totala målen då just dessa relationer står för en stor andel av det totala resandet.</p>
<p>TrV anser att sittplats är en viktig komfortfaktor som kan attrahera nya resenärer. Målet gällande sittplatsutnyttjande med fördel kan relateras till restid, då möjligheterna till arbete under resa (och även sittplats) är större under längre sträckor.</p>	<p>Det finns ett bakomliggande tänk kring restid som stående i utvecklingen av måltalen, där det exempelvis bedöms att resor i innerstaden är kortare än resor längre ut i länet och därför kan tåla en högre andel stående.</p>
<p>TrV anser att de två aspekterna av tillgänglighet (regional och tillgänglighet för alla grupper) bör särskiljas bättre för att undvika feltolkning. Det finns risk att tillgänglighet för alla uppfattas som alla oavsett geografisk ort.</p>	<p>Synpunkten noteras, men ingen ändring i texten görs. De båda begreppen är så pass vedertagna i sina båda betydelser att de bör kvarstå som begrepp i TFP.</p>
<p>TrV anser att det är viktigt att förbättra tillgängligheten och därmed matchningen på arbetsmarknaden inom den befintliga funktionella regionen.</p>	<p>Landstinget håller med om denna synpunkt. Det är viktigt tillgängligheten förbättras. Ökad rörlighet är inget mål i sig.</p>
<p>Trv efterfrågar mer utvecklade måltal för tillgänglighet (både för olika gruppers behov och regional tillgänglighet) så att dessa mål blir jämförbara i tyngd jämfört med de andra målområdena.</p>	<p>En justering och utveckling av detta område har skett i den uppdaterade versionen av TFP. Det är även ett område som utvecklas kontinuerligt och därför kommer även måltalen och sätten att mäta och definiera tillgänglighet utvecklas i kommande uppdateringar av TFP.</p>
<p>TrV anser att det hela-resan-perspektiv som presenteras i remissen är bra men påpekar att full tillgänglighet är ett begrepp som är svårt att definiera. Det borde vara en gemensam definition över hela landet, och dessutom är det viktigt att definitionen överensstämmer med de EU-föreskrifter som finns.</p>	<p>Någon gemensam beskrivning av begreppet "full tillgänglighet" finns inte framtagen. F ö bör påpekas att det inte finns en beskrivning av tillgänglighet inom EU. Olika alternativ finns. RKTm håller med TrV om att begreppet full tillgänglighet behöver definieras och deltar gärna i ett samarbete med övriga kollektivtrafikaktörer för att ta fram en definition som är gemensam över hela landet. Det vore önskvärt om begreppet även definierades tydligare i kollektivtrafiklagen.</p>

2012-06-07

<p>TrV ser positivt på målen för fullt tillgängliga bytespunkter och fordon, men anser att dessa mål bör samrådats med andra delansvariga i frågan, tex. väghållare och de ansvariga parterna för stationer. Målet bör också stämmas av mot målen för det så kallade "prioriterade nätet för kollektivtrafik" som TrV ansvarar för.</p>	<p>Landstinget har förhållit sig till lagens krav på att lista fullt tillgängliga bytespunkter och hållplatser. Eftersom RKTМ inte själva ansvarar för alla bytespunkter och hållplatser är samråd med väghållare, ansvariga parter för stationer och med TrV angående "prioriterade nätet för kollektivtrafik" en viktig del för att målet ska kunna uppnås. Framöver kan det bli möjligt med en revision av TFP och då kan dessa mål justeras om behovet finns. Denna remissversion av RKTМ är bland annat ett sätt att få in synpunkter på målet med tillgängliga bytespunkter och fordon.</p>
<p>TrV anser att barns betydelse för kollektivtrafiken, både som resenärer och som påverkan på hela familjens resval, bör utvecklas i TFP. Det är även viktigt att barns förutsättningar tas med i den kommande <i>Strategi för social hållbarhet</i> som nämns i remissen. Även jämställdhet bör få större utrymme i TFP.</p>	<p>Landstinget håller med om detta. Barns förutsättningar, samt jämställdhet och jämlikhet i kollektivtrafiken har utvecklats i TFP och ska även fortsätta att utvecklas framöver.</p>
<p>TrV anser att bullermålet bör utvecklas till att integrera alla trafikslag och att bättre överensstämma med de nationella målen.</p>	<p>Det är en framtida målsättning att utöka bullermåltalen till att omfatta alla trafikslag. Idag finns inget underlag för att bedöma behovet av åtgärder och kostnader för dessa.</p>
<p>TrV ser också gärna att mål för utsläpp av partiklar och kväveoxid kopplade till situationen för resande vid stationer, bytespunkter och hållplatser inkluderas i TFP.</p>	<p>Utsläpp från kollektivtrafiken kopplat till stationer, bytespunkter och hållplatser regleras genom miljö kvalitetsnormer för luft.</p>
<p>TrV anser att det är viktigt att även koppla målen om kostnadseffektivitet till den samhällsekonomiska nyttan av trafiken.</p>	<p>Ett mer utvecklat resonemang kring samhällsekonomi som bedömningsgrund har tagits fram i TFP.</p>
<p>TrV förordar att den vägledning gällande konkurrensneutralt tillträde som tagits fram inom ramen för fördubblingsprojektet används som utgångspunkt för de delar av TFP som rör dessa frågor. Till vägledningen finns också en juridisk granskning som belyser skillnaderna vad gäller olika typer av infrastruktur och vilka förutsättningar för tillträde det ger.</p>	<p>Landstinget har för avsikt att följa nationella vägledningar där så är tillämpligt.</p>
<p>TrV informerar om att de kommer att införa ramavtal för regional tågtrafik, men påpekar att det kommer finnas rimlig kapacitet kvar för kommersiella aktörer som vill starta trafik med kort framförhållning.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och anser att detta är positivt.</p>
<p>Länsstyrelsen i Stockholms län</p>	
<p>Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig i</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>

2012-06-07

huvudsak bakom remissen.	
Länsstyrelsen i Stockholms län skulle vilja se en konkretisering av vad som krävs för att få en framtida kollektivtrafik som klarar att försörja en betydligt större Stockholmsregion med attraktiva, ändamålsenliga och fossilfria resor.	TFP beskriver de långsiktiga målen. Strategier, långsiktig planering och andra viktiga framtida utredningar behöver utgå ifrån detta för att beskriva åtgärder som behövs med anledning av detta. Inom ramen för TFP finns åtgärderna på en övergripande nivå.
Länsstyrelsen i Stockholms län saknar en översiktlig sambandsanalys för de föreslagna faktorerna och uppföljningsmålen kopplat till de nationella mål som finns på området. Det är oklart om de i remissen redovisade målen är tillräckliga för att nå övergripande mål samt för att nå den resandeförändring som krävs för att stödja regionens potentiella tillväxt och attraktivitet.	Det vore önskvärt med ett sammanhållet angreppssätt för planeringen nationellt och regionalt som utgick ifrån de uppsatta nationella trafikpolitiska målen. Det är dock inte inom det regionala ansvarsområdet att ta fram detta, och det ryms inte inom ett regionalt Trafikförsörjningsprogram. För att göra detta krävs kunskap om samtliga övriga regioners långsiktiga mål och planering, en kunskap som förhoppningsvis kommer att utvecklas framöver i och med framtagandet av regionala TFP. Eftersom målet endast gäller för den motoriserade trafiken går det inte heller att göra en koppling till klimatmål utan att väga in utveckling av exempelvis gång- och cykelresor.
Länsstyrelsen i Stockholms län tycker att det vore önskvärt att de resonemang som finns i kap. 6 (Åtgärder för att nå målen) utvecklas ytterligare med konsekvens och känslighetsanalys. Det saknas särskilt konkretisering av nödvändiga åtgärder i de fall utvecklingen av redovisade uppföljningsfaktorer inte är tillräckliga för att nå övergripande mål. Exv., är utvecklingen av restidskvoter mellan regionala stadskärnor tillräcklig för att nå målen i RUF 2010?	TFP beskriver de långsiktiga målen för kollektivtrafiken i regionen. Strategier, långsiktig planering och andra viktiga framtida utredningar behöver utgå ifrån detta för att beskriva åtgärder som behövs med anledning av detta, det ryms dock inte inom ramen för TFP. Målen och åtgärderna i TFP är inte det enda som påverkar utvecklingen i regionen utan är en bidragande del till att leva upp till målen i exv. RUF 2010.
Länsstyrelsen i Stockholms län tycker att det är bra att remissen redovisar de utmaningar kollektivtrafiken står inför men anser att det är viktigt att förutsättningarna för den kommersiella trafiken fortsätter att utvecklas i dialog, där Länsstyrelsen i Stockholms län är en part.	Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta.
Länsstyrelsen i Stockholms län stödjer landstinget i processen att tillsammans med övriga aktörer etablera ett gemensamt betalsystem.	Landstinget noterar synpunkten.
Länsstyrelsen i Stockholms län anser att listan över mål inte är heltäckande, men de har inte gjort någon kartläggning av i vilken omfattning mål saknas, och inom vilka områden. Exv. finns inga miljömål eller åtgärder när det gäller kollektivtrafik på vatten.	Det finns områden där målen behöver utvecklas för att vara heltäckande, och TFP ska också uppdateras regelbundet för att följa utvecklingen i regionen. När det gäller miljömål för kollektivtrafik på vatten omfattas Waxholmsbolagets verksamhet av målen i landstingets Miljöutmaning 2016, med bl.a. mål för att öka andelen förnybara drivmedel. TFP ska kompletteras med mål för kollektivtrafik på vatten till sommaren 2013 i enlighet med lagkompletteringen.

2012-06-07

Länsstyrelsen i Stockholms län saknar en beskrivning av sin egen roll som upprättare av den regionala planen för transportinfrastruktur i kap. 7.	TFP har kompletterats med detta.
Tillväxt- och regionplaneringsutskottet (TMR)	
TMR anser att man för att mäta kollektivtrafikandelen borde utveckla ett mer geografiskt nedbrutet mål och också mål för de viktigaste resrelationerna.	Trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån hela länets kollektivresande, och målen är satta på en generell och övergripande nivå. Vilka relationer som är viktigast och var kollektivtrafikandelen bör och kan öka mest kräver mer detaljerade utredningar och samhällsekonomiska bedömningar.
TMR menar att målen gällande trängsel i tunnelbanan och pendeltågen är satta lägre än vad som är uppmätt i nuläget, och anser att det är problematiskt med tanke på att kollektivtrafikandelen ska höjas.	Planerade investeringar såsom Citybanan, Spårväg City och nytt signalsystem med ökad turtäthet på tunnelbanans röda linje gör att en viss avlastning av tunnelbanan kan åstadkommas, vilket utretts i Trafikplan 2020. Den ökade inflyttningen gör dock ändå att det är en utmaning att klara av trängselkraven i kollektivtrafikens alla trafikslag långsiktigt. Nivån på trängseln är dock en mycket viktig faktor för kollektivtrafikens attraktivitet, och därmed även för möjligheten att öka antalet resenärer. Måltalen för spårtrafik har förtydligast i TFP.
TMR tycker att sättet att mäta ståplatsutnyttjande bör utvecklas. Exempelvis verkar de metoder som används idag inte ge en rättvisande bild av situationen på pendeltågen då det upplevs som betydligt mer trängsel än vad som anges i nulägesbeskrivningen.	Måltalen för ståplatsutnyttjande på pendeltågen och i tunnelbanan har ändrats så att de utformas på samma sätt som för busstrafiken. Det är ståplatsutnyttjande under mest belastade tur som mäts istället för medelvärde under maxtimmen. Mätmetoden för ståplatsutnyttjande kan behöva utvecklas till kommande versioner av TFP.
TMR anser att måltal bör tas fram även för lokalbanorna då de trafikanalyser som togs fram i RUF 2010 pekade på att kapacitetsproblem kommer att uppstå även för dessa år 2030.	Detta behöver utvecklas i kommande uppdateringar av TFP. Särskilt Tvärbanan kommer att få ett kraftigt ökat resande framöver. Lokalbanorna är mycket olika till sin karaktär och kan därför behöva olika måltal, vilket behöver studeras närmare.
TMR anser att målet om restider mellan regionala kärnor bör kompletteras med hur stor andel av regionens befolkning som når kärnorna inom en viss restid.	I ett första steg har fokus lagts på restider mellan de regionala stadskärnorna, då detta även är ett bra mått på hur bättre tvärförbindelser kan utvecklas mellan strategiska noder. De regionala stadskärnornas upptagningsområden och hur stor andel av regionens befolkning som kan nå dem är även beroende av den långsiktiga bebyggelseutvecklingen och enbart kollektivtrafiken kan inte tillgodose den tillgängligheten. Det är tänkbart att andra sätt att mäta och målsätta kollektivtrafikförsörjningen av de regionala stadskärnorna kan utvecklas till kommande TFP.

2012-06-07

TMR anser att måltal för resor över länsgräns bör tas fram.	Det länsöverskridande resandet är stort och växande. Den långsiktiga utvecklingen av ett storregional stornät för vardagsresande är en viktig samverkansfråga för de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Måltal för resor över länsgräns ska ses i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.
TMR menar att redovisad andel förnybar energi i bussar för nuläget förefaller för lågt redovisad.	Den andel förnybar energi för bussar som redovisas gäller för 2010, uppdaterade siffror för 2011 har lagts in i i den slutgiltiga versionen av TFP. Målet bygger på Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma miljöprogram där målet utgår från andel förnybar energi och persontransportarbetet. Det är med andra ord inte formulerat på samma sätt som i landstingets miljöpolitiska program och kan därför inte jämföras med de siffror som har redovisats i detta sammanhang.
TMR anser att arbetsfordon i spårtrafiken bör drivas med förnybart flytande bränsle.	En översyn av möjligheterna för detta kommer att göras inför kommande upphandlingar.
TMR anser att målet om antal färdtjänstberättigade i förhållande till länets befolkning bör ändras så att det kopplas till trafiken istället för individer.	Färdtjänstlagen är en rättighetslag där personer med stadigvarande funktionsnedsättning erhåller rätt till färdtjänst för de fall av resor där kollektivtrafiken inte är tillgänglig. Stockholms läns befolkning ökar samtidigt som antalet äldre ökar i länet och korrelationen hög ålder och färdtjänst är stor. Detta innebär att det finns osäkerhetsfaktorer, hur många individer av den ökande befolkningen kommer att ha en sådan nivå av funktionsnedsättning att behovet av färdtjänst finns. I alla lägen sker en individuell bedömning av personers behov av handläggare i kommun och RKTm. Målet i TFP har alltså en koppling till den individbedömning som sker och en förväntad stark tillbakahållande effekt av kollektivtrafikens tillgänglighetsanpassning.
TMR tycker att det är bra att en metod för hur målen ska vägas mot varandra utvecklas.	Det är nödvändigt att kunna värdera vilka mål som är viktigast. De mål som har störst påverkan på möjligheten att uppnå de övergripande målen och regionens vision ska väga tyngst.
TMR anser att det är viktigt att det framgår att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för att mätmetoderna utvecklas och att målen följs upp årligen.	Samtliga mål kommer inte att kunna följas upp årligen, då mätningar ej genomförs med så stor frekvens. De måltal som mäts varje år kommer dock att utvärderas. Det pågår ett parallellt utvecklingsarbete med den regionala kollektivtrafikmyndighetens förvaltning, organisationsuppbyggnad, struktur och gränssnitt mot andra verksamheter. I detta ingår att definiera ansvarsområden, uppgifter och resurser.
KSL (Kommunförbundet Stockholms län)	
KSL:s remissvar gäller enbart färdtjänstfrågor.	Landstinget noterar synpunkten.
KSL noterar att remissen innehåller de utgångspunkter som KSL drev i förhandlingen	Landstinget noterar synpunkten.

2012-06-07

vilket är mycket positivt.	
Målet om ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem stämmer överens med KSL:s önskan att överlåta hela färdtjänstansvaret (resor och utredningar) till THM.	Landstinget noterar synpunkten.
KSL tycker att satsningen på linjelagd färdtjänst är bra men att den även bör omfatta barn och ungdomars färdtjänstresor till och från skola, förskola och gymnasieverksamhet.	Närtrafik är en del av kollektivtrafiken. Linjelagd färdtjänst är riktad att trafikera i områden där antalet taxiresor kan minskas. Skolresor däremot sker enligt förutsättningar i Skollagen och färdtjänstresor enligt färdtjänstlagen. Närtrafik/linjelagd färdtjänst avses inte planeras i den form som behövs för att ersätta skolresor. I den mån närtrafik är lämplig och funktionell för barn som reser i kollektivtrafik, till vilket närtrafik hör, har möjlighet att utnyttja trafikformen via SL Access eller Färdtjänstkort.
KSL vill ha tydligare skrivningar om hur färdtjänstresornas kvalitet ska förbättras och följas upp.	Det är en del som till del ingår i löpande avtalsförvaltning där arbets sättet i detalj inte passar i en TFP. För framtid gäller vad som kommer att införas i nya upphandlingar vilket inte heller i detalj kan beskrivas i en TFP.
KSL påpekar att "alla uppgifter" som står på sid. 28 i remissen bör omfatta alla resor för dem med färdtjänstillstånd och även utredningen av färdtjänstillståndet.	Landstinget noterar synpunkten.
KSL ställer sig bakom målformuleringen på sid. 19 i remissen "Färdtjänstverksamheten ska utreda och besluta om tillstånd", då den överensstämmer med KSL:s ståndpunkt i frågan, nämligen att även beslutet om tillstånd ska ligga hos Färdtjänsten istället för hos kommunerna.	Landstinget noterar synpunkten.
KSL är positiva till remissens inriktningsmål för färdtjänsten och satsningen på linjelagd färdtjänst. Detta är inte minst viktigt för barn och ungdomar då det ökar möjligheten att få samma förare, och de kan få bättre kännedom om resenärernas särskilda behov.	Krav på egen förare finns inte i färdtjänst. Prejudicerande domar ger stöd för denna tolkning. Skollag och skolskjuts om avses i remissvar har andra förutsättningar vilka inte gäller färdtjänstavnittet i TFP.
KSL ställer sig bakom remissens vision om attraktiva resor. KSL är även positiva till att färdtjänstens målbild bla styrs av landstingets handikappolitiska program där bemötandet är ett viktigt mål.	Landstinget noterar synpunkten.

2012-06-07

<p>KSL anser att remissen (samt även Riktlinjerna för färdtjänsten i Stockholms län) bör innehålla tydligare skrivningar om hur färdtjänstens kvalitet ska förbättras och följas upp.</p>	<p>Riktlinjer fastställs löpande av Trafiknämnden och dess Färdtjänstutskott. Eftersom färdtjänsttrafik upphandlas enligt LOU kommer varje anbudsunderlag att ge sådan krav i detaljerad form. Upphandlingsunderlag bereds politiskt. Det är olyckligt om en övergripande plan reglerar detta i detalj. Uppgiften hör hemma i Genomförandeplanen.</p>
<p>Jernhusen</p>	
<p>Jernhusen ser positivt på att TFP har ett trafikslagsövergripande anslag och vill lyfta fram det goda samarbete som finns i kollektivtrafikbranschen.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>Jernhusen vill understryka vikten av att hitta en lösning för de olösta infrastrukturfrågor som återstår.</p>	<p>Landstinget ser positivt på ett utökat samarbete gällande infrastruktursfrågeställningar.</p>
<p>Jernhusen har deltagit i TrV:s arbete med att ta fram en vägledning (som nu kommer att implementeras) för tillträde och prissättning av bytespunkter. Ett nytt arbete med att ta fram en vägledning för tillträde och prissättning av underhållsdepåer kommer att startas under våren 2012. Arbetet drivs av TrV.</p>	<p>Landstinget har också tagit del av detta arbete och hoppas att gruppen ska nå samsyn kring dessa frågor.</p>
<p>Jernhusen ser fram emot fortsatt dialog och samarbete för att berätta hur de kan bidra till att utveckla kollektivtrafiken i Stockholms län. Jernhusen fastigheter och anläggningar utgör ofta start eller slutpunkt för resenärerna.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och delar denna åsikt.</p>
<p>MÄLAB</p>	
<p>Mälab anser att olika beskrivningar i remissen behöver kompletteras med mål/åtgärder mm för den regionala tågtrafiken. I tabell 3.3.2 bör måltal införas för ståplatsutnyttjande. Gällande tillgänglighet för funktionsnedsatta bör nulägesbeskrivningen (3.4.2) kompletteras på motsvarande sätt och åtgärd för att nå dit bör beskrivas under 6.3.1 (medellång sikt).</p>	<p>Efter avstämning med SJ har konstaterats att det inte förekommer ståplatsutnyttjande av den omfattning att det krävs måltal för det på deras tåg. Regionaltågen kommer generellt att behandlas djupare i den komplettering av TFP som kommer att färdigställas till sommaren 2013.</p>
<p>Mälab anser att det i nulägesbeskrivningen i Bilaga 2 bör framgå att den regionala tågtrafiken, utöver länsöverskridande resande, också till del nyttjas för resor inom Stockholms län. Framförallt för Nykvarn som saknar pendeltågstrafik. Inomlänsresande sker också i större utsträckning till och från Märsta och Södertälje Syd.</p>	<p>Ett tillägg om detta har gjorts i Bilaga 2.</p>
<p>Mälab anser att Bilaga 4 bör kompletteras med planeringsriktlinjer för regional tågtrafik. Mälab eftersträvar en minimistandard om timmestrafik på alla banor, kompletterat med insatståg i rusningen. I stråket Stockholm - Uppsala planeras för 30-minuterstrafik.</p>	<p>Regionaltågen kommer generellt att behandlas djupare i den komplettering av TFP som kommer att färdigställas till sommaren 2013.</p>

2012-06-07

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet konstaterar att remissen har hög ambitionsnivå och att detta är positivt ur ett Sörmländskt perspektiv.	Landstinget noterar synpunkten och är glada att ambitionen och inriktningen i TFP gillas.
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet konstaterar att remissen har utvecklade förhållningssätt till det konkurrensneutrala tillträdet. Kunskap som de gärna tar till sig.	Landstinget ser med glädje att myndigheterna hjälper varandra i dessa frågor.
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet är positiva till att Stockholms län ställer sig bakom tanken på ett storregionalt stornät för den regionala tågtrafiken, men är förvånade över skrivningen "Vision om ett storregionalt stornät". De menar att detta låter som något som eventuellt kan hända senare.	Landstinget anser att det är något att sträva efter men att hur det ska se ut är inte klart. Planen är att mer detaljer kring regionaltågtrafiken ska arbetas in i samband med uppdatering av programmet.
Sörmlands kollektivtrafikmyndighets förhoppning är att de gemensamma åtagandena gällande regional tågtrafik ska kunna tydliggöras under året. De delar dock uppfattningen att det är olämpligt att redan nu ange vilken trafik som senare kan komma att beläggas med allmän trafikplikt.	Landstinget anser att det är något att sträva efter men att hur det ska se ut är inte klart. Planen är att mer detaljer kring regionaltågtrafiken ska arbetas in i samband med uppdatering av programmet.
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har en förhoppning om att myndigheterna i Sörmland och Stockholm ska kunna träffa ytterligare överenskommelser om biljettsamverkan för de länsöverskridande busslinjerna i syfte att stärka samverkan inom den gemensamma arbetsmarknadsregionen.	Landstinget noterar synpunkten, men detaljer kring biljettsamverkan ingår inte i TFP.
Landstinget i Uppsala län	
Landstinget i Uppsala län anser att kap. 2 i remissen bör kompletteras med information om att Stockholms län har ett mycket stort antal inpendlare från andra län, bla ca 30 000 från Uppsala län. Inpendlingen har stor betydelse för Stockholms läns företag och näringsliv och det bör ligga i RKTMs intresse att lyfta fram detta.	Landstinget noterar synpunkten. En allmänt hållen skrivning om detta har lagts till i TFP.
Landstinget i Uppsala län påpekar skillnaden mellan "Upplands lokaltrafik (UL)" och "Landstinget i Uppsala län". Vid beskrivningar av trafik kan "UL" fortfarande användas men i alla sammanhang som berör myndigheten ska "Landstinget i Uppsala län" användas.	Landstinget tackar för detta förtydligande. En genomgång av TFP har gjorts avseende detta.
Landstinget i Uppsala län påpekar att beskrivningen av den länsöverskridande busslinjen mellan Enköping och Arlanda är felaktig. Linjen går numera mellan Bålsta - Arlanda. Byte till/från Enköping sker i Bålsta.	En justering avseende detta har gjorts i TFP.

2012-06-07

Landstinget i Uppsala län anser att en geografisk avgränsning (tas upp under vidare arbete, kap. 9) av vad programmet omfattar ska göras med största försiktighet med hänsyn till att arbetsmarknader och vardagsresandens inte är statiska. Behöver en sådan avgränsning göras?	Landstinget håller med. Denna punkt i kapitel 9 har tagits bort i TFP.
Landstinget i Uppsala län påpekar att den planerade pendeltågstrafiken till Uppsala via Arlanda nu är beslutad och att texten i TFP behöver uppdateras. Det kan också vara lämpligt att uttrycka sig mer försiktigt kring huruvida anslutningstrafiken till/från Arlanda till största delen även fortsättningsvis bedöms bedrivas kommersiellt.	Landstinget noterar synpunkten och har ändrat detta i TFP.

Resenärsorganisationer	
Kollektivtrafikant Stockholm	
Kollektivtrafikant Stockholm anser att det finns en risk att taxeyesystemet riskerar att bli ännu mer komplicerat när det finns fler aktörer på marknaden. Ett gemensamt betalsystem bör tas fram så snart som möjligt.	Det finns inga planer på ett gemensamt taxeyesystem. Däremot finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs.
Kollektivtrafikant Stockholm ser också en risk för att flera olika ersättningssystem vid förseningar och inställda turer. De ser också en risk för att vissa kommersiella aktörer kanske inte kommer att lämna någon resegaranti alls.	Landstingets vilja på lång sikt är att ersättningssystemen löses på ett enhetligt sätt för resenärerna. RKTМ kan inte styra över om de kommersiella aktörerna är villiga att ge ersättning respektive delta i ett ersättningssystem. Svensk kollektivtrafiks Fördubblingsarbete hanterar detta, och RKTМ stödjer detta arbete.
Kollektivtrafikant Stockholm ifrågasätter att en kommersiell aktör får lägga ner sin trafik med bara två veckors varsel. Detta kan ställa till det för människor som anpassat sitt liv (bytt jobb eller bostad) efter kollektivtrafiken.	Detta kan inte landstinget styra över. Detta är Transportstyrelsens föreskrifter. De kommersiella aktörerna måste kunna verka på kommersiella villkor. Det är en förutsättning för att satsningar ska kunna göras.
Kollektivtrafikant Stockholm ser en risk med att kommersiella aktörer tar över de mest lönsamma linjerna och att landstinget tvingas till taxe- eller skattehöjningar för att kunna driva återstående trafik.	Den allmänna trafikplikten baseras i första hand på de mål som landstinget satt upp för kollektivtrafiken. Det finns inget som hindrar att även lönsamma linjer beläggs med allmän trafikplikt. Det viktigaste för landstinget är att ett robust kollektivtrafiksystem skapas och bibehålls.
Kollektivtrafikant Stockholm anser att frågan om ett gemensamt informationssystem är mycket viktigt. Det bör inrättas någon form av obligatorisk form av inrapporteringsystem för förseningar och inställda turer så att SL:s information även innefattar de kommersiella aktörerna.	Det är beslutat att den nationella databasen hos Samtrafiken är den gemensamma databasen. Detta data görs sedan tillgängligt via öppna gränssnitt hos Trafiklab.se vilket gjort att marknaden utvecklat en mängd lösningar.

2012-06-07

<p>Kollektivtrafikant Stockholm anser att de kostnader som SL får genom att den kommersiella trafiken utnyttjar SL:s anläggningar bör neutraliseras. Kostnaderna bör läggas direkt under landstinget istället för hos SL.</p>	<p>Avsikten är att uttag av samtliga kostnader kommer att följa gällande lagar och regler. Gällande till vilken enhet som betalning ska ske får det ges av vilken enhet som är bäst bemedlad att ta ut ersättningen.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm är oroliga för hur SL ska kunna möta den snabba befolkningstillväxt som sker i länet. De saknar framförallt en trovärdig förklaring till hur SL och landstinget ekonomiskt ska klara av de stora investeringsbehov som finns. Föreningen tycker att det är fel att SL-trafikens investeringsbehov ska täckas av höjda priser och de saknar en sådan diskussion i remissen.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. RKTМ håller med om att detta är en stor utmaning och är medveten om problembilden kring investeringsbehoven. Biljettpriser är inte en fråga som behandlas inom ramen för TFP, och inga beslut om höjda biljettpriser finns.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm är oroliga för att taxorna kan komma att fördubblas till 2020 och påpekar att kostnaden för att resa kollektivt redan stigit mycket i flera år. Föreningen anser att det bör finnas ett mål om låga taxor eftersom det är en tillgänglighetsfaktor, särskilt för medborgare med låga inkomster.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Det finns ett övergripande mål och en skrivning om vad allmän trafikplikt ska omfatta och det handlar om att priset ska vara attraktivt och att kollektivtrafiken ska vara till för grupper med olika ekonomiska förutsättningar.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm anser att SL:s prispolitik är märklig. Föreningen anser att det dyra priset på singelresor gör att sällanresenärer (bilister och växlare) inte reser kollektivt och att detta motverkar möjligheten att locka till sig fler resenärer trots att både bilister och växlare bedöms vara två grupper med potential till ökat kollektivt resande.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten, men olika prisstrategier tas inte fram inom ramen för TFP.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm vill betona den målkonflikt som uppstår i att ta avstamp i RUFС 2010. De anser att den trafik som planeras mellan de regionala stadskärnorna är under all kritik och att målet om förbättrade resmöjligheter mellan de regionala stadskärnorna blir närmast löjligt. Kollektivtrafikant Stockholm vill hänvisa till den rapport om Norrortsbanan som togs fram av föreningen 2011 och anser att denna bana uppfyller alla delmål för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.</p>	<p>Att skapa en attraktiv kollektivtrafik förutsätter också att detta genomförs på ett kostnadseffektivt sätt och att resurser till exempelvis investeringar används där de gör störst nytta för det totala kollektivresandet. Stora åtgärder med omfattande spårinvesteringar inom det nationella järnvägsnätet kan inte initieras av Stockholms läns landsting utan förutsätter statliga åtaganden.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm tycker att det är märkligt att den politiska överenskommelse som gjorts inom landstinget om att minska trafikens utsläpp med 30 procent till 2030 inte nämns i remissen.</p>	<p>TFP bygger på RUFС 2010 som innehåller ambitionen att minska de samlade utsläppen i länet med närmare 30 procent. Även målen i Miljöutmaning 2016 bygger på RUFС 2010. Därmed har denna ambition tagits i beaktande i TFP. TFP hänvisar inte till landstingsmålet om att minska CO2 från vägtrafik med 30 procent till 2030 därför att detta mål inte specifikt berör kollektivtrafiken utan är ett mer övergripande transportpolitiskt mål. TFP:s avgränsning är inriktningen för framtidens kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är dock en viktig del av det totala transportsystemet och RKTМ ska ta hand om den del av utsläppen som kollektivtrafiken står för så att målet kan uppnås.</p>

2012-06-07

<p>Kollektivtrafikant Stockholm anser att attraktiva resor ska prioriteras högre än kostnadseffektivitet. De ser en målkonflikt mellan dessa mål.</p>	<p>Det finns en målkonflikt så till vida att det med större resurser går att skapa mer och bättre kollektivtrafik för invånarna i Stockholms län. Samtidigt så finns inte obegränsat med resurser, och då är det även viktigt att den trafik som planeras och utförs genomförs på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för att kunna skapa en större kapacitet, locka fler resenärer och utöka kollektivtrafiken i den utsträckning som behövs.</p>
<p>Kollektivtrafikant Stockholm påpekar vikten av att resenärsperspektivet finns med i arbetet med TFP, och påpekar att den inbjudan till samrådsmöte som omnämns i Bilaga 1 inte nått föreningen. De önskar att ett närmare samarbete skulle kunna ha diskuterats för arbetet med TFP.</p>	<p>Landstinget beklagar om det har blivit någon missuppfattning angående detta. Landstingets uppfattning är att resenärsorganisationerna vid båda samrådstillfällena har bjudits in till möten i de fall de har önskat. RKTM har tex haft ett möte med Resenärs Forum. RKTM är öppen för dialog i form av både skriftliga svar och verkliga möten och diskussioner.</p>
<p>Resenärsforum</p>	
<p>Resenärs Forum menar att den nya lagen förutsätter att resenärerna ska delta i samråd kring TFP, men anser inte RKTM har uppfyllt lagens krav avseende detta. De menar att RKTM:s påstående att Resenärs Forum skulle ha inbjudits till ett samrådsmöte inte stämmer. De ser fram emot en förbättrad process framöver.</p>	<p>Landstinget beklagar om det har blivit någon missuppfattning angående detta. Landstingets uppfattning är att resenärsorganisationerna vid båda samrådstillfällena har bjudits in till möten i de fall de har önskat. RKTM har i samband med remissen haft ett möte med generalsekreteraren för Resenärs Forum. RKTM är öppen för dialog i form av både skriftliga svar och verkliga möten och diskussioner.</p>
<p>Resenärs Forum konstaterar att Stockholms län verkar vara det enda län där inte en fullständig RKTM har etablerats. De ser fram emot att landstinget inrättar det som krävs och påpekar vikten av neutralitets- och rättviseargumenterna för en myndighet.</p>	<p>Det är beslutat att det är landstinget i Stockholms län som kommer att utgöra den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län. Eftersom lagen är ny pågår fortfarande en process om utformningen av den regionala kollektivtrafikmyndighetens förvaltningsorganisation.</p>
<p>Resenärs Forum anser att målen i remissen är nödvändiga och tydliga, men ytterligare mål gällande byten mellan olika linjer och färdmedel skulle kunna sättas upp.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och tar med sig detta som input till kommande versioner av TFP. Hur mål av den typ som efterfrågas här ska utformas och mätas måste utredas.</p>
<p>Resenärs Forum påpekar vikten av en väl fungerande informationstjänst där förutsättningarna för både resor med kommersiell och upphandlad trafik framgår.</p>	<p>Det är beslutat att Samtrafiken kommer att utgöra det gemensamma informationssystemet. Alla kollektivtrafikutövare kommer att rapportera in sin trafik dit.</p>
<p>Resenärs Forum framför att information består av många kanaler där inte minst tryckta kartor är viktigt. Internet är inte ett tillräckligt sätt att informera.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och håller med om detta. Det finns inga planer på att sluta ta fram tryckt informationsmaterial.</p>

2012-06-07

Resenärs Forum anser att avsaknaden av ett gemensamt biljettsystem är en allvarlig brist som påverkar konkurrensen negativt. Förköp kan inte bara vara möjligt på ett trafikföretag.	Det finns inga planer på ett gemensamt taxesystem. Däremot finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs.
Resenärs Forum anser att betalsystemet måste vara enkelt för att kollektivtrafikresandet ska kunna öka. Det borde ställas ett nationellt krav på snabba åtgärder.	Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs för ett gemensamt betalsystem, men det är inget som RKTМ i Stockholms län kan driva ensamt.
Resenärs Forum anser att det som i remissen kallas för "sammanhållen kollektivtrafik" inte är det så länge resenärerna riskerar att trakasseras för felaktiga biljettinköp vid resa utanför egen region.	Landstinget noterar synpunkten, men vill framhålla att det är en rad parametrar som skapar en sammanhållen kollektivtrafik, där betalsystemet utgör en del. Svensk kollektivtrafik bedriver Fördubblingsprojektet, och inom detta pågår även biljettsamarbeten. RKTМ stödjer detta arbete.
Resenärs Forum anser att samarbetet inom Mälardalen idag endast är en halvmesyr. Även om turtäthetskrav ställs via kollektivtrafikmyndigheterna på Mälardalen- och Svealandsbanorna så lever inte trafikutövare som SJ AB upp till detta. De drar in turer av ekonomiska skäl. Samhällsplaneringen måste komma in i TFP.	Landstinget håller med om att det behövs ett förbättrat regionalstågssystem vilket tas upp i TFP.
Resenärs Forum anser att kostnaderna för hållplatser och terminaler ska hanteras neutralt. Förutsättningen är att olika företag ska ha tillträde. Frågan om vilka kostnader som ska debiteras de olika företagen är en planerings- och förhandlingsfråga. Det får inte förekomma att vissa företag ska ha företräde framför andra vilket remissen föreslår.	Landstinget förbehåller sig rätten att ta ut avgifter för exv. ökat slitage och administration för RKTМ:s infrastruktur. Detta sker oavsett kapacitetsbrist. Det finns ett värde i en sammanhållen trafik i ett robust system, därav bör prioritering för att främja kollektivtrafikresandet och måluppfyllnad göras i de fall kapacitetsbrist uppstår.
Resenärs Forum anser att toptavlorna för busshållplats ska vara neutrala.	Busshållplatsernas stolpar och tavlor ägs idag av SL.
Resenärs Forum anser att termen "allmän trafik" inte ska användas som synonym till "upphandlad trafik". De menar att allmän trafik är sådan som är upplåten för allmänheten oavsett aktör.	Landstinget har beaktat synpunkten och bytt ut begreppet mot upphandlad trafik istället.
Resenärs Forum tycker att redovisningen av förslag till utveckling av kollektivtrafiken som tas upp i bilagedelen är bra men att det saknas åtskilliga rejäla satsningar om utsläppen ska kunna minska med 30 procent till 2030. Prognoser visar att resandet med kollektivtrafik kommer minska i andel i regionen om inget rejält görs.	TFP hänvisar inte till landstingsmålet om att minska CO2 från vägtrafik med 30 procent till 2030 därför att detta mål inte specifikt berör kollektivtrafiken utan är ett mer övergripande transportpolitiskt mål. TFP:s avgränsning är inriktningen för framtidens kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är dock en viktig del av det totala transportsystemet och RKTМ ska ta hand om den del av utsläppen som kollektivtrafiken står för så att målet kan uppnås.

2012-06-07

<p>Resenärs Forum anser att ett styrmedel som bör kunna användas är ekonomiska metoder. Tex skilda priser även inom samma trafikutövare (gäller även upphandlad trafik).</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten, men olika prisstrategier tas inte fram inom ramen för TFP.</p>
<p>SPRF (representerar pensionärerna i Stockholmsområdet)</p>	
<p>SPRF påpekar att tillgänglighet inte bara handlar om de som är rullstolsburna utan även de som har nedsatt rörelseförmåga. Det är viktigt att en ny standard tas fram för större perronger och att det alltid ska finnas rulltrappor vid höjdflyttningar samt rullband när avstånden för byte är längre än 200 meter.</p>	<p>Landstinget håller med SPRF om att tillgänglighet inte bara handlar om de som är rullstolsburna. Målen i trafikförsörjningsprogrammet (kap 3.4) omfattar alla resenärer med funktionsnedsättning, både rullstolsburna och personer med rörelsenedsättning. I programmet beskrivs också att hela-resan-perspektivet ska vara möjlig att genomföra för alla resenärer, det omfattar även perronger och plattformar och att kunna ta sig till terminal, station eller hållplats samt vistas och orientera sig på terminal, station och hållplats. I trafikförsörjningsprogrammet tas inga nya standarder fram och programmet styr heller inte den fysiska detaljutformningen av hållplatser och perronger. Nya standarder tas bäst fram genom ett samarbete med hela kollektivtrafikbranschen så att nya standarder och riktlinjer blir nationella.</p>
<p>SPRF förutsätter att pensionärsorganisationerna fortlöpande bereds möjlighet att lämna synpunkter på utvecklingen i regionen.</p>	<p>Inom arbetet med TFP kommer pensionärsorganisationer mfl. organisationer att beredas möjlighet att lämna synpunkter även i kommande arbete.</p>
<p>SPF, Stockholmsdistriktet</p>	
<p>SPF framför att målen om attraktiva resor och sammanhållet och samordnat system känns relevanta.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten.</p>
<p>SPF anser att det skett en försämring gällande att kunna köpa biljett sedan de biljettautomater som fanns på vissa busshållplatser tagits bort.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Frågan gällande biljettautomater faller inte inom ramen för TFP. Beslutet om att ta bort biljettautomaterna baseras på att man inte ansett att de fungerat tillfredställande. Bla har de i många fall stått ivägen för informationstavlor och på så sätt påverkat tillgängligheten negativt.</p>
<p>SPF påpekar att alla bussförare inte "niger" med bussen och att sittplatserna för resenärer med funktionsnedsättning inte är tillräckligt markerade.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten och beklagar att det inte fungerar tillfredställande. Fragan faller inte inom ramen för TFP, utan RKTm hänvisar till de samverkansråd som anordnas för att ta upp specifika frågor om tillgänglighet mm.</p>
<p>SPF har uppfattningen att taxorna i hög grad påverkar resandet, samt att det vore bra om gemensamma betal- och informationssystem tas fram.</p>	<p>Landstinget noterar synpunkten. Det finns inga planer på ett gemensamt taxsystem. Däremot finns idéer om ett gemensamt betalsystem på sikt. Landstinget kommer att delta i de gemensamma regionala alternativt nationella utredningar och satsningar som görs.</p>

2012-06-07

SPF anser att det är positivt att den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad utan undantag men påpekar att det också kan göra att äldre resenärer i större utsträckning kommer att välja den upphandlade trafiken.	Ett av målen i TFP är att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen.
SPF tror att många äldre skulle välja att resa på mindre frekventerade tider om det var förknippat med ett reducerat pris. Detta skulle påverka trängseln i kollektivtrafiken positivt.	Landstinget noterar synpunkten, men detaljer kring prisstrategier ingår inte i TFP.
SPF betonar att bemötande och personlig service är mycket viktigt och vill därför att all trafikpersonal ska (inte bör) gå insiktsutbildning.	RKTM håller med SPF och har ändrat formuleringen till att all trafikpersonal ska genomgå insiktsutbildning.
SPF anser att återkommande utbildning av färdtjänstförare behövs så att de blir bättre på att hjälpa resenären i och ur fordonet samt till/från fordonet.	Det finns redan idag krav på återkommande utbildning i avtalen med leverantörer.
SPF anser att miljökraven för färdtjänstfordon kan höjas efter hand.	Miljökraven för färdtjänstfordon kommer att höjas efter hand. Vid framtagande och kommande revideringar av TFP beaktas utvecklingen bland fordonsleverantörer med syfte att minska miljöpåverkan från kollektivtrafiken.
SPF har ingen åsikt om riktlinjer för kollektivtrafikens utbudsstandard, men är positiva till att förankrade riktlinjer finns.	Landstinget noterar synpunkten.
HSO i Stockholms län	
HSO ser med oro på vilka möjligheter personer med funktionsnedsättning kommer att ha i den kommersiella trafiken. Det är viktigt att samma krav ställs på den kommersiella trafiken som på SL-trafiken.	Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt utgår från målen i TFP. Ett av dessa mål är att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning. I TFP betonas att landstinget eftersträvar att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning. Den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Lagen ger inget stöd för RKTM att ställa krav på den kommersiella trafiken.
HSO oroar sig för att gapet mellan allmän och särskild kollektivtrafik kommer att vidgas. HSO värnar en tillgänglig kollektivtrafik; allmän, särskild och kommersiell.	Även RKTM strävar efter att upphandlad, kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik och kommersiell trafik ska vara tillgänglig för alla. Detta uttrycks bland annat i målet om en "tillgänglig och sammanhållen region".
HSO menar att RiTill, Buss 2010 mfl. dokument samt målen i TFP måste implementeras och gälla all trafik i Stockholms län (även kollektivtrafik på vatten) oavsett vem som bedriver den och vill att RKTM ska verka för detta.	Lagen ger inget stöd för RKTM att ställa krav på den kommersiella trafiken att använda SL:s interna riktlinjer för tillgänglighet för äldre och resenärer för funktionsnedsättning (RiTill). Den kommersiella trafiken kommer förhoppningsvis att följa de nationella riktlinjer och branschgemensamma överenskommelser som finns, bland annat Buss 2010, även om detta inte går att ställa som krav i TFP. RKTM kommer att verka för detta.

2012-06-07

<p>HSO vill att ordet "användbar" används gällande full tillgänglighet (och kanske även i RiTill och andra tillgänglighetsdokument). De menar tillgänglig inte behöver betyda användbar. En väg som inte är skottad är inte användbar även om den är tillgänglighetsanpassad. Samarbete, framförallt med kommunerna måste intensifieras.</p>	<p>RKTM har tagit till sig synpunkten men kommer inte i denna version av TFP ändra på begreppet "full tillgänglig" till "användbar".</p>
<p>HSO saknar tillgång till toaletter i remissen.</p>	<p>I TFP beskrivs "full tillgänglighet" genom ett hela-resan-perspektiv. Det ska alltså vara fullt möjligt att genomföra hela resan, från planering till genomförande, för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning. Det är inte möjligt att i TFP lista alla faktorer som behöver samverka för att detta funktionskrav ska vara uppfyllt. En sådan faktor är tillgången på toalett.</p>
<p>HSO påpekar att människors hälsa inte mist påverkas av bemötandet.</p>	<p>RKTM håller med HSO om att människors hälsa inte minst påverkas av bemötande.</p>
<p>HSO skulle vilja att TFP redovisade studier av luftföroreningar i tunnelbanan tunnlar så att det framgår hur höga partikelhalter det är som påverkar resenärer och personal.</p>	<p>Utsläpp från kollektivtrafiken kopplat till stationer, bytespunkter och hållplatser regleras genom miljö kvalitetsnormer för luft. Denna typ av studier ingår inte inom ramen för TFP utan genomförs i andra mer detaljerade sammanhang.</p>
<p>HSO menar att stor vikt bör läggas på utbildning om bemötande.</p>	<p>RKTM håller med om detta och beskriver under "åtgärder för ökad tillgänglighet och gott bemötande" vikten av bemötande och personlig service att all trafikpersonal ska genomgå bemötande- och insiktsutbildning om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning.</p>
<p>HSO påpekar att alla synpunkter gällande tillgänglighet självklart också gäller båttrafik, och att även båtar, bryggor, kajer och hamnar måste integreras i exv. RiTill.</p>	<p>Kollektivtrafik på vatten kommer att behandlas närmare i den komplettering av TFP som ska vara klar under sommaren 2013.</p>
<p>HSO förutsätter att det är samma beslutsmodell för beslut om resor inom färdtjänsten som i de tjänsteutlåtanden som SL fattar beslut om.</p>	<p>Landstinget tycker att synpunkten är svårtolkad. Färdtjänstförvaltningen inom landstinget utfärdar färdtjänsttillstånd.</p>
<p>HSO anser inte att färdtjänsten ska ses som en belastning. Med en ökande åldrande befolkning ökar också skatteintäkterna och HSO anser att det i så fall är den ökande befolkningen som ska ses som problemet.</p>	<p>Färdtjänst infördes ursprungligen som ett undantag beroende på att vanlig kollektivtrafik inte var tillgänglig. Som undantag och i kombination till en allt mer tillgänglig kollektivtrafik så är målet att all mindre färdtjänst ska behövas.</p>
<p>HSO konstaterar att om andelen färdtjänstresenärer inte ska öka trots att andelen äldre i samhället ökar så behövs kraftiga satsningar på tillgänglighet. De undrar om inte även de kommersiella aktörerna måste bidra till detta.</p>	<p>RKTM håller med om att de kommersiella aktörerna har ett stort ansvar, liksom väghållare och andra aktörer inom kollektivtrafiken för att bidra till målet att andelen färdtjänstresenärer inte ska öka. RKTM kan inte direkt påverka det fria marknadstillträdet av nya aktörer.</p>

2012-06-07

<p>HSO saknar nöjdhetsvärden för färdtjänst i remissen. De undrar om och hur dessa mät.</p>	<p>Nyckeltal finns med, men i en övergripande plan finns även nyckeltal som följs mer momentant och inte i TFP.</p>
<p>HSO undrar också hur man mäter nöjdhet för barn.</p>	<p>Frågan kommer att utredas men tas inte med i denna version av TFP.</p>
<p>HSO undrar hur man fångar upp synpunkter från de personer som inte är beviljade färdtjänst och som inte kan resa med den allmänna trafiken.</p>	<p>Dessa mäts inte i färdtjänstmätningar. De ingår i nöjd-kundundersökningar som SL genomför.</p>
<p>HSO påpekar att resor över länsgräns är viktiga och påpekar att tillgänglighetskraven för långfärdsbussar och tåg bör vara samma som för SL-trafiken.</p>	<p>Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt utgår från målen i TFP. I målet om "tillgänglig och sammanhållen region" beskrivs att kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglig för alla som bor eller vistas i regionen och svara upp mot olika gruppers behov. Lagen ger inget stöd för RKTM att ställa övriga krav på den kommersiella trafiken. Den kommersiella trafiken ska självklart följa alla nationella och internationella lagkrav (ex. bussdirektivet).</p>
<p>HSO menar att det är en brist i lagstiftningen att riksfärdtjänst inte omfattas av den nya kollektivtrafiklagen. Det kan innebära att färdtjänstresenärer diskrimineras.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten.</p>
<p>HSO anser att RKTM ska ställa krav om tillgänglighet på den kommersiella trafiken och förbjuda otillgängliga bussar att angöra SL:s hållplatser mm.</p>	<p>Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt utgår från målen i TFP. Lagen ger inget stöd för RKTM att ställa övriga krav på den kommersiella trafiken. Den kommersiella trafiken ska självklart följa alla nationella och internationella lagkrav (ex. bussdirektivet).</p>
<p>HSO påpekar att det kan uppstå förvirring i tidtabellssystemen med flera operatörer. Det kan bli svårt att förstå vilken trafik som är tillgänglighetsanpassad och inte.</p>	<p>I TFP betonas vikten av gemensamma informationssystem.</p>
<p>HSO har tolkat remissen som att det finns en risk för att priset på SL-biljetten höjs eftersom det är svårt för kommersiella aktörer att konkurrera med SL:s låga priser. HSO påpekar att betalningsförmågan hos personer med funktionsnedsättning ofta är lägre än för normalresenären.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten. Olika prisstrategier ingår inte i TFP.</p>
<p>HSO anser att samtrafiken måste ta över alla funktioner som SL:s reseplanerare har idag så att man exv. även kan se om en busslinje har ramp.</p>	<p>Landstinget har noterat synpunkten och tycker att det låter som en bra idé. Frågan måste dock diskuteras vidare utanför ramen för TFP.</p>