

8

KS 20160930

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2016-09-09

Samhällsbyggnadskontoret

Samråd inför revideringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Diarienummer: TN-2015-00726

Sammanfattning av ärendet

Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, har lämnat förslag till revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet på remiss. Inom ramen för Södertörnssamarbetet har ett gemensamt remissvar tagits fram. I remissvaret lämnas ett antal gemensamma förslag på hur kollektivtrafiken kan utvecklas, som överensstämmer med de tidigare synpunkter som lyfts fram inom ramen för södertörnssamarbetet.

Södertäljes synpunkter har till fullo beaktats i det gemensamma yttrandet varför kontoret föreslår att Södertälje inte lämnar något separat eget svar på remissen.

Beslutsunderlag

Yttrande trafikförsörjningsprogram , daterad 23 augusti 2016

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Yttrandet medför inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering

Kontorets förslag till kommunstyrelsen

kommunstyrelsen beslutar att yttrandet utgör Södertäljes svar på remissen.

Beslutet ska skickas till

Akten

Handläggaren

Camilla Broo

Tf stadsdirektör

Johan Hagland

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg

23 augusti 2016

Södertörnskommunernas synpunkter på regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Stockholms läns landsting (SLL) har tagit fram en remissversion för nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. I förordet redogörs för att detta dokument är det viktigaste styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. För att programmet ska kunna fylla den uppgiften krävs vissa kompletteringar och justeringar som vi Södertörnskommuner vill lyfta fram i detta remissvar.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Några av kommunerna lämnar också egna kompletterande synpunkter.

Södertörnskommunernas övergripande synpunkter

Södertörnskommunerna ser positivt på det sätt som Trafikförvaltningen utvecklat det regionala trafikförsörjningsprogrammet med en tydlig målmodell och de övergripande och nedbrutna målen. Utvecklingen av ”hela resan-perspektivet” är också en positiv utveckling som kommer underlätta framtida samarbete kring hur vi gemensamt ska utveckla kollektivtrafiken i länet. Dock är den ansvarsfördelning mellan länets olika aktörer som berörs på flera ställen i programmet otydlig och borde kunna utvecklas ytterligare. Detsamma gäller beskrivningen av samverkan som skulle kunna vara mer utförlig för att ge underlag för ett kraftfullt genomförande av de olika aktörernas uppdrag.

Programmets ansats är att kollektivtrafiken ska vara norm, samtidigt som stora investeringar för biltrafiken görs i länet. Trafikförsörjningsprogrammet bör för att öka trovärdigheten förhålla sig till att biltransporter även fortsättningsvis behöver ha en tydlig plats i planeringen. Det är inte minst uppenbart ju längre ut i länet man kommer. Framtidens bilar kommer att vara mer energisnåla och klimatvänliga.

De större kollektivtrafikinvesteringarna som nämns i programmet omfattar satsningar i norra delen samt för södra delen en tunnelbana till Nacka, vilket är välkommet. Förhandlingarna med staten baseras på att specifika trafikinvesteringar ska gå hand i hand med ökat bostadsbyggande, en princip som Södertörnskommunerna instämmer i. Den positiva utveckling som sker och kommer att ske på Södertörn kräver en kraftigt utvecklad kollektivtrafik både vad avser kapacitet och attraktivitet. Vi södertörnskommuner efterlyser en målbild från landstinget om vilka kollektivtrafikinvesteringar som krävs för att stödja utvecklingen på Södertörn, exempelvis buss- och pendeltågstrafiken samt stombusslinjenätet.

Södertörnskommunernas synpunkter på remissens olika delar

Kapitel 1

Vi södertörnskommuner saknar en målbild för 2030 som på ett balanserat sätt beskriver hur kollektivtrafikutbyggnaden ska ske för att kunna stödja utvecklingen i hela länet.

Kapitel 2

Den målmodell som tagits fram och presenteras i programmet ser vi som en bra grund för uppbyggnaden av en överskådlig målstruktur. I förslaget finns många mål med inför 2020 och 2030 som framstår som visionära. När man ska bedöma dessa mål finns dock ingen utvärdering av de befintliga målen med. Det skulle underlätta när man ska bedöma rimligheten i de nya visionära målen.

Kapitel 2.3

Södertörnskommunerna vill påpeka att de förutsättningar som beskrivs, att personer vill och kan åka kollektivt, inte är tillräckliga. Det krävs även att kollektivtrafikalternativet är attraktivt och tidseffektivt för att en betydande överflyttning från biltrafiken ska kunna ske.

I måltabellen för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft saknar vi till att börja med mål för restidskvot mellan samtliga stadskärnor i regionen. Vi saknar också mål för restidskvot mellan noder/tätorter och de närliggande stadskärnorna. En viktig parameter som vi saknar för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är att resandet från tätorter som exempelvis Salem, Nykvarn och Vendelsö till stadskärnorna förbättras både med ökat utbud och förbättrade bytespunkter. Effektivare bytespunkter är något som har lyfts fram och som vi vill ska ge ett större avtryck i programmet.

Det är bra att säkerhetsaspekten har kommit med och utvecklas. Speciellt viktigt med tanke på bussar på motorvägar som idag har stående resenärer.

Den parameter som lyftes fram som den viktigaste i enkätundersökningen var tillförlitlig realtidsinformation. Vi vill gärna se att det finns något mål kring det under kapitel 2.3.1.

Från Södertörnskommunerna saknar vi även en skrivning eller ett resonemang kring pendelparkeringar som ett av flera verktyg för att öka kollektivtrafikresandet.

Kapitel 3

Angreppssättet med ”hela-resan-perspektiv” och inriktningsmålet kring utformning för funktionshindrade är positivt.

Resonemanget med ett normkritiskt förhållningssätt med kollektivtrafikens förutsättningar som norm utgör en bra grund för ambitionerna kopplade till programmet. Vi södertörnskommuner skulle dock gärna se att det normkritiska förhållningssättet gör ännu tydligare avtryck i programmet. Vi vill se tydligare ambitioner och planering för hur överflyttning från bil till kollektivtrafik kan överstiga målet på 5 % till 2030.

Kapitel 4

Södertörnskommunerna ser inte att kollektivtrafiken är likvärdigt utbyggd i hela länet, det är stort fokus på centrala Stockholm och de större tätorterna och det fattas bra tvärförbindelse som möjliggör god kollektivtrafik. God kollektivtrafik saknas på landsbygden.

Det saknas mått för att mäta trängsel i kollektivtrafiken. Åtgärder för att öka kapaciteten kan leda till ökad trängsel och lägre komfort. Ett exempel är ombyggnad av pendeltågsvagnar för att kunna rymma fler stående. Resan är en del av den framtida arbetsplatsen och ståplatser måste ses som en nödlösning då inga andra åtgärder räcker till och då resan är kort.

Kapitel 5

Södertörnskommunerna ifrågasätter formuleringen att stomnätet ”i största utsträckning” ska ligga fast. Självklart ska en utpekad stomlinje ha lång livslängd. Det finns stora behov av utvidgning av stomnätet inom Södertörn såväl mellan stadskärnorna som mellan olika tätorter och närmaste stadskärna. De framtidsscenarior som presenteras i RUF2050-samrådet har som en beståndsdel att framtida bebyggelseutveckling ska ske i stomtrafiknära lägen. För att klara detta krävs ett utvecklat stomnät. Ambitionerna i stomnätetsplanen bör höjas och Södertörnskommunerna ser behov att ett utvecklat och tätare stomnät på Södertörn än vad planen pekar ut.

Södertörnskommunerna anser att det för att stärka stomnätets roll ska tillskapas attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor, det ligger väl i linje med stomnätetsstrategins inriktning om attraktiva bytespunkter vilket vi välkomnar. Vi ser fram mot att gemensamt arbeta för ett genomförande av riktigt attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor.

Södertörnssamarbetets prioriterade kollektivtrafiksatsningar

Tillsammans har södertörnskommunerna analyserat vilka kollektivtrafiksatsningar som vi anser är viktigast vilka är:

- Spårväg syd
- Högklassig bussförbindelse – öst-västlig riktning
- Snabba kollektiva förbindelser på Förbifart Stockholm
- Attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor
- Högklassig bussförbindelse – nord-sydlig riktning
- Regionpendel

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Bob Wällberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

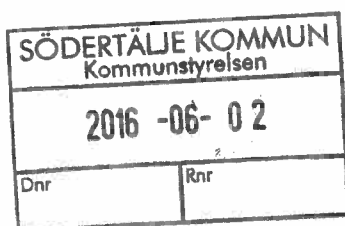
Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Remissversion juni – september 2016



Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas.

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

Stockholms läns landstings första trafikförsörjningsprogram antogs 2012. Den handling som du nu läser är remissversionen av landstingets andra trafikförsörjningsprogram. Remissversionen är brett förankrad med länets kommuner, andra myndigheter, angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer för tillgänglighetsfrågor genom samråd som genomfördes under februari och mars 2016. Samråden fokuserade på de förändringar och tillägg som föreslås till det reviderade trafikförsörjningsprogrammet:

- Hållbar utveckling
- Reviderad målmodell
- Utveckling av "hela resan"
- Resurseffektivitet

Samrådsmötena tog alltså inte upp alla frågor som finns med i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet, utan framför allt det som är nytt.

Tillsammans med utredningar och analyser har samråden bidragit till utformningen av den handling som du nu håller i handen. Arbetet har genomförts av en arbetsgrupp, bestående av tjänstemän vid trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, på uppdrag av Stockholms läns landstings trafiknämnd. Vi vill tacka för ditt deltagande i framtagandet av remissversionen av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete för en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1	Stockholms- och Mälardalsregionen 2030.....	4
2	Mål för kollektivtrafiken 2030.....	5
3	Strategiska ställningstaganden	13
4	Behovet av kollektivtrafik i Stockholmsregionen	17
5	Resurseffektiv bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling	20
6	Allmän trafikplikt	23
7	Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen	26
8	Källor.....	28
9	Begreppsförklaringar	30

1 Stockholms- och Mälardalsregionen 2030

I det här kapitlet beskrivs översiktligt hur Stockholms- och Mälardalsregionen kan komma att se ut år 2030 med fokus på kollektivtrafiken.

År 2030 kännetecknas Stockholmsregionen av en flerkärnig struktur och de regionala stadskärnorna har en hög regional tillgänglighet. Till år 2030 beräknas befolkningen i länet öka till cirka 2,7 miljoner. Tillväxten sker både i de inre och yttre delarna av länet, och skapar stora möjligheter för hela regionen att utvecklas till ett ännu attraktivare och mer hållbart område att bo och verka i. I takt med att befolkningen ökar, ökar också belastningen i hela transportsystemet. För att kunna erbjuda en hög tillgänglighet i tät bebyggelse sker en stor del av persontransporterna med yteffektiva färdstätt. Detta innebär att den med befolkningen växande efterfrågan på resor inte behöver konkurrera med bebyggelseutveckling och grönområden för rekreation då infrastrukturen används på ett mer resurseffektivt.

År 2030 är flera av de stora kollektivtrafikinvesteringarna färdiga och tagna i drift. Det handlar bland annat om utbyggnader av tunnelbanan till Nacka och Barkarby, dubbelspår på Roslagsbanan och Tvärbanan till Kista. Vidare är utbyggnaden till fyra spår på Mälärbanan mellan Stockholm C och Kallhäll genomförd och har bidragit till utökad trafik med pendeltåg och regionaltåg. Kollektivtrafiken kännetecknas av att den är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i regionens centrala delar. Den är tillgänglig för alla resenärer och upplevs som trygg.

I östra Mellansverige finns en stor arbets- och bostadsmarknad, ett väl utbyggt utbildningssystem och ett konkurrenskraftigt näringsliv. Att samspelet i regionen fungerar effektivt är viktigt såväl för regionens som för Sveriges fortsatta utveckling. Med hänsyn till de faktiska avstånden i östra Mellansverige och till klimatmålen behöver regionförstoringen ha en väl fungerande och utbyggd spårtrafik som grund och bygga på en planering för hög täthet i kollektivtrafikhära lägen.

År 2030 är det gemensamma regionaltågssystemet i Mälardalen som länen beslutat om tillsammans sedan länge infört. Relationerna mellan södra delen av länet och norra delen, upp mot Arlanda och Uppsala, trafikeras både av pendeltåg och med regionaltågstrafik.

2 Mål för kollektivtrafiken 2030

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är en strategisk politisk plattform för kollektivtrafikens utveckling. En väsentlig del av programmet utgörs av de långsiktiga målen, som ska vara styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken. Strategier, åtgärder och beslut om allmän trafikplikt ska baseras på målen, som därmed utgör grund för framtida inriktningsbeslut. Det här kapitlet beskriver målmodellen och hur den är uppbyggd med avseende på vision, övergripande mål, nedbrutna mål och måltal.

2.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell

En central del i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål. Syftet med målmodellen är att bidra till att lösa länets utmaningar enligt Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUFSS 2010, och att skapa en gemensam målbild kring kollektivtrafikens utveckling. En förutsättning för att nå målen är samverkan mellan länets aktörer samt ansvarsfördelning dem emellan.

Målmodellen har utgångspunkt i de nationella transportpolitiska målen samt regionala och lokala mål inom samhällsbyggnadsområdet såsom RUFSS 2010 och landstingets miljömål. Modellen har arbetats fram genom en bred dialog med representanter från trafikförvaltningen, Trafik- och regionplaneförvaltningen, Trafikverket, länets kommuner, trafikoperatörer, resenärsorganisationer samt intresseorganisationer för tillgänglighetsfrågor. Dessutom har drygt 20 000 av länets invånare bidragit till utformningen av målmodellen genom en webbaserad enkät.

Utgångspunkten för modellen är hållbar utveckling som nu genomsyrar alla mål. Andra förändringar mot det tidigare trafikförsörjningsprogrammet är att målen för färdtjänst och kollektivtrafik på vatten har arbetats in i modellen, från att tidigare ha beskrivits separat.



Trafikförsörjningsprogrammets målmodell, där visionen är ledstjärnan.

2.2 Modellens uppbyggnad

2.2.1 Vision

Trafikförsörjningsprogrammets vision är "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion". Visionen är en ledstjärna för kollektivtrafikens och regionens utveckling. Den knyter an till visionen i RUF5 2010 och beskriver hur kollektivtrafiken ska bidra till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.

2.2.2 Övergripande mål

De övergripande målen beskriver vad som ska känneteckna Stockholms kollektivtrafik år 2030.

2.2.3 Nedbrutna mål

De nedbrutna målen beskriver utvalda fokusområden inom respektive övergripande mål.

2.2.4 Måltal

Syftet med måltalen är att ge regionen en övergripande bild om kollektivtrafiken i länet utvecklas i rätt riktning. Måltalen pekar också ut vilka aktörer som bidrar till att målen nås. Att få fler att välja kollektivtrafik istället för egen bil är ett exempel på en uppgift där flera av länets aktörer behöver hjälpas åt.

Strategisk utveckling
 Planering
 Strategisk planering

 RAPPORT
 2016-05-31
 Version

 Ärende/Dok. id.
 TN 2015-1721

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

2.3 Övergripande mål, nedbrutna mål och måltal

2.3.1 Ökat kollektivt resande

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Stockholmsregionen att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna på sikt ska kunna öka.

En förutsättning för att få fler personer att välja kollektivtrafiken istället för bilen är att de kan och vill resa kollektivt. De viktigaste nedbrutna målen i detta avseende är kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med bilen, att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla och upplevs som trygg. God tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn bidrar till FN-konventionens mål samt bidrar till ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt. Färdtjänsten ska vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för de som sällan eller aldrig kan använda den allmänna kollektivtrafiken.

Tabellerna nedan visar hur upphandlad kollektivtrafik inom länet samt den länsöverskridande kollektivtrafiken ska bidra till att nå måltalen.

Konkurrenskraftigt				
	Nuläge (2015)	Etappmål 2020	Mål 2030	Aktörer som bidrar
Kollektivtrafikens marknadsandel	49 %*	Ökning med 2,5 procentenheter	Ökning med 5 procentenheter	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör
Restidkvot mellan stadskärnor på samma regionhalva	2,3	-	1,9	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land	75-78 %	75-78 %	79 %	Trafikförvaltningen, Trafikverket, trafikentreprenör
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på vatten	95- 96 %	95-96 %	95- 96 %	Trafikförvaltningen, kommuner, trafikentreprenör
Andel nöjda resenärer i regionaltågstrafiken	55-65%**	Utredning pågår		MÅLAB, Trafikverket, trafikentreprenör
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	86-90 %	86-90 %	86-90 %	Trafikförvaltningen, kommuner, trafikentreprenör

*) Enligt resvaneundersökningen RVU 2015. För information om undersökningen se Begreppsförklaringar. **) Nöjdheten varierar mellan linjerna.

Tryggt*				
	Nuläge (2015)	Etappmål 2020	Mål 2030	Aktörer som bidrar
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik på land**	74 %	Utredning pågår		Trafikförvaltningen, Trafikverket, kommuner, trafikentreprenör
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik på vatten**	96 %	Utredning pågår		Trafikförvaltningen, kommuner, trafikentreprenör
Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik**	71 %	Utredning pågår		Trafikförvaltningen, kommuner, trafikentreprenör
Andel trygga resenärer i regionalstågstrafiken**	Utredning pågår			MÅLAB, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken	67 %	Utredning pågår		Kommuner, Trafikverket
Tillgängligt				
	Nuläge (2015)	Etappmål 2020	Mål 2030	Aktörer som bidrar
Tillgängliga fordon och fartyg	Utredning pågår		100 %***	Trafikförvaltningen, trafikentreprenör
Tillgängliga stationer, hållplatser och bryggor	Utredning pågår		100 %	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör

*) Trygghet definieras av trafikförvaltningen som "en individuell känsla av att själv eller tillsammans med andra ha kontroll över faror, brister och funktioner som finns i kollektivtrafiksystemet".

***) Auser även vistelse på hållplatser, stationer, bryggor eller på-/avstigning av färdtjänstfordon.

***) Måltalet är exklusive det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).

2.3.2 Smart kollektivtrafiksystem

För en attraktiv kollektivtrafik behövs ett smart kollektivtrafiksystem som är resurseffektivt, miljöanpassat och säkert. Smart kollektivtrafik innebär att hushålla med naturens och samhällets resurser. Kollektivtrafiksystemet liksom hela länet står inför flertal utmaningar som är utpekade i RUFSS 2010, bland annat befolkningstillväxt. Detta innebär att investeringar som kommer behövas under kommande år för att åtgärda kapacitetsbrister inom kollektivtrafiksystemet, måste bidra till minskad klimatpåverkan och ökad ekonomisk effektivitet utifrån ett livscykelperspektiv parallellt.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Miljöanpassad kollektivtrafik är en förutsättning för att klara det nationella klimatmålet. Exempelvis sparas redan idag cirka 1,4 miljoner ton CO₂ utsläpp varje år tack vare alla som väljer att åka med den upphandlade kollektivtrafiken inom Stockholms län.

En resurseffektiv kollektivtrafik är en nödvändighet för att säkerställa kvalitet och attraktivitet i dagens trafik, men även för att ge utrymme att kunna investera i och utveckla kollektivtrafiken såväl i stad som på landsbygd. Ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kvar kring 50 procent.

Ett resurseffektivt sätt att stärka och effektivisera kollektivtrafiken är att styra efterfrågan till redan befintlig, attraktiv trafik. Genom att aktivt arbeta med incitament samt samverka med entreprenörer, kommuner och andra aktörer kan andelen kollektivtrafikresenärer öka i befintligt system.

Gemensamt kan regionala och lokala satsningar påverka attraktiviteten och därmed efterfrågan på och intäkterna till kollektivtrafiken samtidigt som kostnadseffektiviteten kan säkerställas.

En grundläggande uppgift för ett fungerande kollektivtrafiksystem är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Säkerhet är ett nytt område i trafikförsörjningsprogrammet. I nuläget redovisas enbart måltal för spårtrafiken, eftersom det saknas tillförlitliga uppgifter för buss, sjötrafik och särskild kollektivtrafik. Under den kommande programperioden kommer måltalet att utvecklas så att det omfattar all kollektivtrafik.

Strategisk utveckling
 Planering
 Strategisk planering

 RAPPORT
 2016-05-31
 Version

 Ärende/Dok. id.
 TN 2015-1721

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Miljöanpassat				
	<i>Nuläge (2015)</i>	<i>Etappmål 2020</i>	<i>Mål 2030</i>	<i>Aktörer som bidrar</i>
Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik	82 %	90 %	100 %	Trafikförvaltningen, Trafikverket, trafikentreprenör
Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %	100 %	Trafikförvaltningen, Trafikverket, trafikentreprenör
Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	+5 %*	10 %	15 %	Trafikförvaltningen, Trafikverket, trafikentreprenör
Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %	15 %	Trafikförvaltningen, Trafikverket, trafikentreprenör
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	Utredning pågår		Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken	Trafikförvaltningen, kommuner, trafikentreprenör
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	31 %	50 %	75 %	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	35 %	50 %	75 %	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör

* Mellan 2011-2015 har energianvändning per personkilometer ökat.

Strategisk utveckling
 Planering
 Strategisk planering

 RAPPORT
 2016-05-31
 Version

 Ärende/Dok. id.
 TN 2015-1721

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Säkert				
	<i>Nuläge (2015)</i>	<i>Etappmål 2020</i>	<i>Mål 2030</i>	<i>Aktörer som bidrar</i>
Antalet allvarligt skadade** i spårtrafiken ska minska	17	Utredning pågår		Trafikförvaltningen, trafikentreprenör
Antalet omkomna i spårtrafiken ska minska	27	Utredning pågår		Trafikförvaltningen, trafikentreprenör
Resurseffektivt				
	<i>Nuläge (2015)</i>	<i>Etappmål 2020</i>	<i>Mål 2030</i>	<i>Aktörer som bidrar</i>
Kostnadseffektivitet, kostnad/plats-kilometer		Utredning pågår		Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör
Efterfrågeeffektivitet, kostnad/person-kilometer		Utredning pågår		Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket trafikentreprenör
Utbudseffektivitet, Belägningsgrad		Utredning pågår		Trafikförvaltningen, trafikentreprenör

**Rapporterat allvarligt skadade – skadade som transporteras till sjukhus efter olycka.

2.3.3 Attraktiv region

Kollektivtrafiken till land och sjöss är en grundläggande del i en attraktiv region. Den är för många en förutsättning för att kunna bo, arbeta och vistas i Stockholms län. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet anpassas för resenärer med funktionsnedsättning och bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet.

Pålitlig kollektivtrafik handlar om transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafiken som bygger på samverkan mellan länets aktörer. Sammanhållet kollektivtrafiksystem handlar om att skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Tillväxtskapande kollektivtrafiksystem möjliggör och ökar intresset för exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Nya bostäder och arbetsplatser i dessa lägen innebär att länets ökande befolkning i mindre utsträckning blir beroende av bilen för sina resor.

Strategisk utveckling
 Planering
 Strategisk planering

RAPPORT
 2016-05-31
 Version

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

Pålitligt, sammanhållet och tillväxtskapande			
	<i>Nuläge (2015)</i>	<i>Mål 2030</i>	<i>Aktörer som bidrar</i>
Bebyggelsestillskottet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet	50 %	70 %	Trafikförvaltningen, kommuner
Andel av regionens invånare som når minst 55 % av länets arbetsmarknad inom 45 minuter dörr till dörr med kollektivtrafik	36 %	50 %	Trafikförvaltningen, kommuner, Trafikverket, trafikentreprenör

2.4 Den storregionala tågtrafikens roll

Den storregionala tågtrafiken är en viktig pusselbit för förverkliga de storregionala målen för transportsystemet. Den storregionala tågtrafiken knyter samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett regionsammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för en fortsatt regionförstärkning och möjliggör ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande storregion. Den storregionala tågtrafiken kan också främja samhälls- och stadsutveckling i stationsnära lägen och bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen, vilka stämmer väl överens med målen i trafikförsörjningsprogrammet. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med revidering 2012.

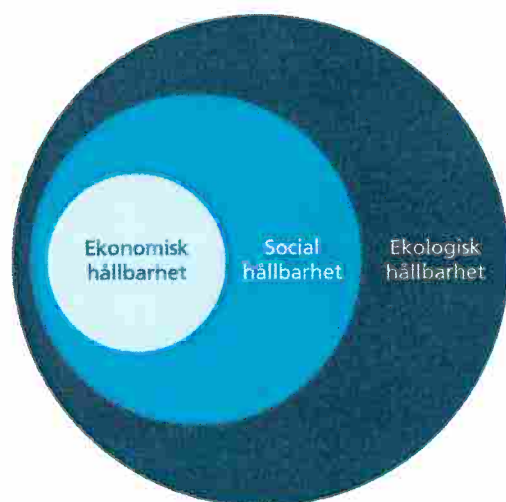
3 Strategiska ställningstaganden

Målmodellen bygger på ett antal strategiska ställningstaganden, som genomsyrar samtliga mål i modellen. Följande avsnitt beskriver dessa ställningstaganden.

3.1 Hållbar utveckling är utgångspunkten

Hållbar utveckling är utgångspunkten och det genomsyrar hela trafikförsörjningsprogrammet och samtliga mål. Framtidens kollektivtrafik måste planeras utifrån fokus på hållbar utveckling.

Modellen för hållbar utveckling i trafikförsörjningsprogrammet utgår från de tre hållbarhetsperspektiven, det ekologiska, sociala och ekonomiska, som är beroende av varandra. Alla delarna samspelar och påverkar varandra. Det går inte att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle om bara hänsyn tas till en eller två av delarna. Detta är den centrala utgångspunkten för målen i trafikförsörjningsprogrammet.



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

I trafikförsörjningsprogrammet betyder hållbarheten att sätta invånaren och resenären i fokus. Det vill säga att utforma och bedriva kollektivtrafiken utifrån deras olika behov och förutsättningar för att tillgängliggöra arbete, utbildning, service, kultur och fritid för så många som möjligt.

3.2 Samverkan

En resa med kollektivtrafiken består av flera delar som ett antal aktörer har olika ansvar för. Samverkan mellan dessa aktörer och ansvarsfördelning dem emellan är grundläggande förutsättningar för att skapa en kollektivtrafikresa som fungerar från dörr till dörr.

De aktörer som har ansvar för "hela resan" är följande:



3.3 "Hela resan"

"Hela resan" handlar om att resan från dörr till dörr ska fungera och upplevas smidig för alla. Den omfattar upplevelsen såväl före som under och efter resan, samt byten på vägen. "Hela resan" är alltså bredare än att bara handla om tiden då resenären är på hållplats/station eller i något av kollektivtrafikens fordon. Landstinget, kommunerna i länet, Trafikverket, kommersiella aktörer och i viss mån även andra aktörer har del i ansvaret att skapa förutsättningar för "hela resan". Dessutom krävs en samverkan mellan länets aktörer när det gäller bebyggelse och kollektivtrafknätet för att möjliggöra "hela resan".

Nedanstående bild beskriver schematiskt och förenklat "hela resan" och var aktörernas ansvar finns. Syftet med bilden är att illustrera de olika momenten under "hela resan" samt ge exempel på vad de kan omfatta.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Översiktlig beskrivning av "hela resan" och dess olika moment samt vilka aktörer som har ansvar för olika delar av resan.

3.3.1 "Hela resan" – Full tillgänglighet

I Regeringskansliets strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011-2016 finns inriktningsmålet att "Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning". Det handlar om att skapa möjligheter för alla att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. För personer med funktionsnedsättning är det särskilt viktigt att hela resekedjan från dörr till dörr fungerar, en helhetssyn måste därför prägla åtgärder inom transportsystemets olika delar. För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för resenärerna krävs det att de aktörer som är ansvariga för resans olika delar samverkar och agerar.

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt/replipunkt innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer:

- Planera resan. Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.
- Köpa och använda biljett. Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Spärrkiosker och andra försäljnings- och informationsplatser ska gå att hitta samt vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.
- Ta sig till terminal, station, hållplats, kaj eller brygga. Gångvägar och anslutningar till och från terminal, station, hållplats, kaj eller brygga ska vara tillgängliga och säkra för resenärer med funktionsnedsättning.
- Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga. Enkla, säkra och trygga byten ska eftersträvas på alla bytespunkter. All möblering och belysning samt vinterunderhåll ska anpassas så att

vistelsen och orienteringen underlättas för personer med funktionsnedsättning. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service som erbjuds. Ledsagning ska erbjudas.

- Trafikinformation. Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.
- Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget. Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fartyg eller fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

3.4 Innovativt tänkande och arbetssätt

Utvecklingen av kollektivtrafiken bör präglas av ett innovativt tänkande och arbetssätt. Detta innebär exempelvis innovativt tänkande vid upphandlingar.

För att arbeta i den riktning som målen i trafikförsörjningsprogrammet visar är det viktigt att alltid utveckla arbetssätten och att arbeta med ständiga förbättringar. Det omfattar alla moment från tidiga skeden i planeringen till den dagliga driften av kollektivtrafiken. Vid sidan av ständiga förbättringar är det viktigt att ha ett riskförebyggande tänkande och arbetssätt.

3.5 Normkritiskt förhållningssätt

Normkritiskt förhållningssätt handlar om att främja lika rättigheter och möjligheter genom ifrågasättande av normer och dess konsekvenser. Med hjälp av ett normkritiskt förhållningssätt kan begränsande strukturer och normer synliggöras och förändras.

Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv handlar det ytterst om att säkerställa att samhällsutvecklingen sker utifrån kollektivtrafikens förutsättningar och inte utifrån bilen som länge varit normen. Vidare handlar ett normkritiskt förhållningssätt inom kollektivtrafiken exempelvis om att säkerställa att planering sker utifrån alla resenärers behov och inte enbart utifrån en viss resenärsgrupp.

4 Behovet av kollektivtrafik i Stockholmsregionen

Kollektivtrafiken är mycket viktig för hela Stockholmsregionen och har en stor uppgift i att hålla samman regionen. En starkt bidragande orsak till att kollektivtrafiken används i så stor utsträckning i Stockholms län är att den är väl utbyggd, har god täckning över hela länet, har hög turtäthet och är förhållandevis prisvärd. Kollektivtrafiken är även en del av lösningen till de utmaningar som är identifierade i RUFSS 2010. Följande avsnitt beskriver dagens resande med kollektivtrafiken samt den utmaning som den kraftigt växande befolkningen utgör för trafiksystemet.

4.1 Dagens resande

Varje vardag görs cirka 3,2 miljoner resor inom länet med tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana, fartyg samt med den särskilda kollektivtrafiken. Det dagliga resandet inom länet är starkt inriktat mot de centrala delarna. Endast en procent av länets invånare pendlar ut från länet.

Buss står för den största andelen, med drygt 1,4 miljoner resor varje dag. Med tunnelbanan genomförs drygt 1,2 miljoner resor per dag. Varje dag görs också ungefär 10 000 resor med den särskilda kollektivtrafiken, det vill säga den kollektivtrafik som finns för de cirka 71 000 personer som är berättigade till färdtjänst. Dessutom ansvarar landstinget för cirka 2 000 sjukresor dagligen.

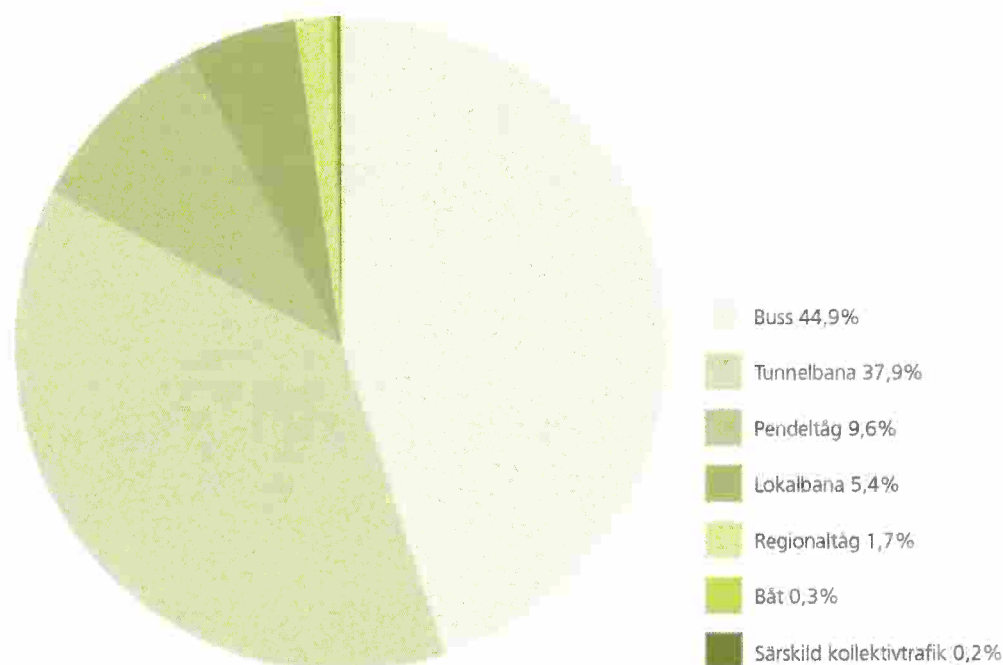
En vardag under vinterhalvåret åker ca 2 000 resenärer med skärgårdstrafiken. Detta resande är dock i huvudsak koncentrerat till sommarhalvåret med ca 11 000 resenärer per vardag. Vid sidan av skärgårdstrafiken bedrivs även pendelbåtstrafik, vilket i princip omfattar den sjötrafik som når Stockholm inom 60 minuter. Antalet resor med pendelbåtstrafiken en vardag under vinterhalvåret uppgår till 3 500 stycken.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Andel resor per dag per trafikslag (källa: Fakta om SL och länet 2014).

Länsöverskridande trafik i Mälardalen samordnas genom Mälab (Mälardalstrafik AB) på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län. Därutöver har kollektivtrafikmyndigheterna egna tågssystem, till exempel SL:s pendeltåg, Upptåget och Tåg i Bergslagen.

De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt. I Mälardalen (Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län) görs cirka 15 miljoner resor per år med regionaltåg och cirka 50 000-60 000 resor per vardag.

Den kommersiella kollektivtrafiken i Stockholms län utgörs till största delen av tågtrafik (till exempel Arlanda Express och delar av SJ:s regionaltågstrafik), busstrafik till flygplatser och hamnar, express- och turistbusstrafik samt sjötrafik i skärgården.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.1 Växande region - en framtida utmaning

Kollektivtrafikens förutsättningar kommer att i hög grad påverkas av den förväntade snabba tillväxten av befolkning och verksamheter i regionen. Antalet invånare i regionen 2030 bedöms uppgå till drygt 2,7 miljoner, från dagens cirka 2,1 miljoner invånare. Stockholms län har för närvarande en ökning som ligger omkring cirka 35 000–40 000 invånare per år. Befolkningstillväxten innebär en generell ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under högtrafik.

Antalet invånare över 65 år beräknas öka ännu mer än befolkningen som helhet, från 352 000 år 2015 till 480 000 år 2030. Utvecklingen kommer att mötas genom fortsatt anpassning av trafikens tillgänglighet men också av det faktum att äldre personer förblir friska högre upp i åldrarna och att behovet av färdtjänst sannolikt inträder senare i livet.

Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för tillgängligheten i länet, både regionalt och för resenärer med funktionsnedsättning och för att bidra till en hållbar regionförstoring. Även bebyggelseutvecklingen och markanvändningen har samma avgörande betydelse. Kollektivtrafiksystemet och bebyggelsen måste utvecklas i växelverkan, där kollektivtrafiksystemet är pålitligt och kapacitetsstarkt nog att få en strukturerande effekt för bebyggelsen. Bebyggelsen behöver i sin tur lokaliseras på ett sådant sätt att tillkommande befolkning innebär en möjlighet för att göra kollektivtrafiksystemet mer hållbart, inte minst ekonomiskt. Lokaliseringen av tillkommande bebyggelse är avgörande för att befolkningsökning och kapacitet i kollektivtrafiken ska kunna stärka varandra.

5 Resurseffektiv bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling

För att kunna utveckla kollektivtrafiken och förse en växande befolkning med resmöjligheter krävs att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt och som ger största möjliga trafiknytta. Samtidigt måste hänsyn tas till systemeffekter i hela trafiksystemet och andra mål om exempelvis regional tillgänglighet. Detta kapitel beskriver en bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling i samverkan samt ger exempel på resurseffektiv kollektivtrafik i form av stornätet för Stockholms län respektive i Mälardalen samt kompletterande trafik.

5.1 Bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling i samverkan

Stockholmsregionen kommer även fortsättningsvis att växa kraftigt, särskilt i regionens centrala delar. Tillväxten ger många nya möjligheter för Stockholms nuvarande och blivande invånare, men medför också stora utmaningar. Genom att en hög andel av regionens bebyggelse tillskott lokaliseras inom gångavstånd till kollektivtrafiken skapas samverkans effekter mellan den fysiska planeringen och kollektivtrafiken som leder till ökat kollektivt resande.

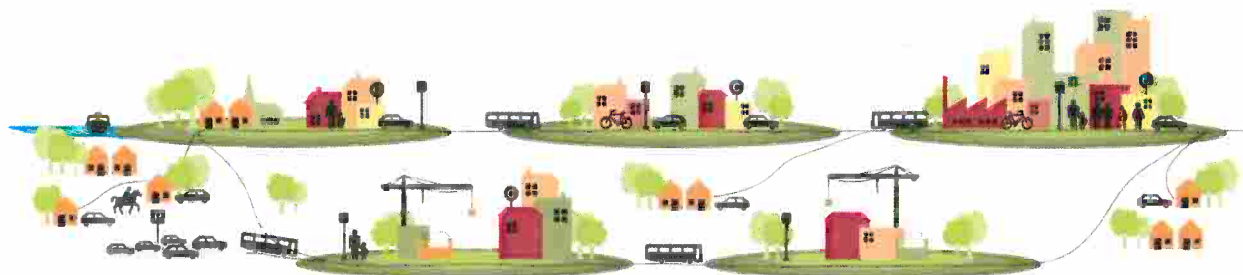
För att investeringar i kollektivtrafiken ska få maximal effekt är det väsentligt att ha ett regionalt perspektiv på den kommunala planeringen. I de mer tätbefolkade delarna av länet samt inom och mellan regionala kärnor finns bäst förutsättningar att uppnå hög kostnadseffektivitet. I reserelationer med stor pendling i båda riktningarna kan den mest effektiva trafiken åstadkommas.

Då en kommun planerar att exploatera är det ur ett kollektivtrafikperspektiv viktigt att ny bebyggelse i första hand lokaliseras till befintlig bebyggelse i närheten av befintliga kollektivtrafiklägen. I nya bebyggelseområden är det önskvärt för kollektivtrafikförsörjningen att bebyggelsen är tät och att den omfattar bostäder, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter såsom service, förskolor, skolor, vårdcentraler och bibliotek med mera. Planering av resurseffektiv kollektivtrafik kan även exempelvis innebära att väg- och gatunät möjliggör god framkomlighet och ett effektivt linjenät för busstrafik.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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



Vid planering av ny bebyggelse är det viktigt att även planera för kollektivtrafikförsörjning. Vid exploatering är det ur ett kollektivtrafikperspektiv önskvärt att ny bebyggelse lokaliseras i befintliga kollektivtrafiklägen. Planeras nya upptagningsområden för kollektivtrafiken är det önskvärt att bebyggelsen blir tät och att den omfattar bostäder, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter. Dessutom är det viktigt att det finns infartsparkeringar för bil i anslutning till kollektivtrafiken.

5.2 Stomnätet – ett exempel på resurseffektiv kollektivtrafik

Stomnätet, som omfattar all spårtrafik och stombussar, ska i största utsträckning ligga fast. Stomnätet utgör ett underlag för kommunernas bebyggelseplanering genom att avsikten i stråken är att långsiktigt bedriva kollektivtrafik. Det möjliggör även en utvecklad dialog om var och hur stomtrafikens framkomlighet kan ges företräde framför biltrafiken.

För resenärerna innebär stomnätet en hög turtäthet. Stomnätets linjer ska upplevas som snabba att resa med och ha smidiga byten. Linjerna ska ha en hög tillförlitlighet, vara tydliga och lätta att känna igen. Dessutom ska de vara fullt tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

För regionen innebär stomnätet tvärgående och radiella linjer. Nätet förbinder kommuncentrum med centrala Stockholm utan byten. Vidare kopplar nätet samman de regionala stadskärnorna.

För bebyggelseplaneringen innebär stomnätet stabilitet och pålitlighet över tid. Det ger en hög geografisk tillgänglighet till en attraktiv kollektivtrafik. I befintlig bebyggelse innebär stomnätet en potential för förtätning kring stomnätshållplatser och i förlängningen en potential för ökad turtäthet.

5.2.1 Stomnätsplanen

Trafikförvaltningen har tagit fram en stomnätsplan för Stockholms län för att kunna svara mot regionens långsiktiga behov av kollektivtrafik. I stomnätsplanen redovisas principer för stomtrafikens utveckling och ett förslag

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

till framtida stomnät, som innehåller fler tvärkopplingar än idag. Förslaget grundar sig i en behovsanalys för år 2030.

Stomnätsplanen omfattar en utveckling av ett kollektivtrafiknät till 2030 både i regionens centrala delar och i övriga regionen för att klara den kraftiga befolkningstillväxten. Den beskriver både utbyggnader i spårtrafiken och för stombusstrafiken.

Utanför innerstaden kompletteras det radiella spår- och bussnätet av ett nät som trafikeras av tvärspårvägar och stombusslinjer. Stomtrafiken i tvärled är ett viktigt komplement till den radiella trafiken för att systemet ska kunna tillgodose ett ökat tvärresande.

5.3 Kompletterande trafik

Stomtrafiken kompletteras idag med lokala linjer främst inom den egna kommunen och snabba direktförbindelser. Kommuntrafiken är av olika karaktär men syftar i huvudsak till att tillgodose resandet inom kommunens tätbebyggda delar med kommuncentrum. Därifrån nås övriga regionen via stomnätet.

På sträckor med många kollektivtrafikresande, som i dag inte ingår i stomnätet, verkar trafikförvaltningen för att skapa tydliga kollektivtrafikstråk. Dessa strategiskt viktiga stråk kan ligga i täta områden som närförorterna eller i de regionala stadskärnorna där nya bebyggelseutveckling planeras tillkomma. Genom att även i dessa områden peka ut tydliga kollektivtrafikstråk kan det bidra till en bättre anpassning mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik och att kollektivtrafikens strukturerande effekt ökar.

5.4 Stomnätet i Mälardalen - Trafikplan 2017

Med grund i de trafikförsörjningsprogram som fastställdes år 2012 ingick landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län, samt Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet en avsiktsförklaring om att efter Citybanans öppnande etablera ett nytt gemensamt regionalstågssystem för TiM-området, med en målbild för ett trafikutbud benämnt Trafikplan 2017. Avsiktsförklaringen följdes sedermera upp av ett trafikpliktsbeslut som närmare reglerar vilken trafik som till en början ska genomföras och hur det praktiskt ska gå till.

6 Allmän trafikplikt

I detta kapitel redovisas landstingets syn på förhållandet mellan den kollektivtrafik som förutsätts drivas med stöd av allmän trafikplikt och den som bedöms bedrivas på kommersiella villkor.

Sedan marknadsöppning har den kommersiella kollektivtrafiken endast ökat marginellt i omfattning. Mot bakgrund av detta, samt utifrån genomförd marknadsanalys, är det landstingets bedömning att den upphandlade kollektivtrafiken fortsatt behöver vara väl utbyggd.

Landstinget tar genom den allmänna trafikplikten ett ansvar för att regionens trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Stockholmsregionen ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

Kollektivtrafiklagen medger inga undantag för upphandlad kollektivtrafik och allmän trafikplikt. Det är därmed landstingets bedömning att all kollektivtrafik som ska upphandlas av landstinget behöver omfattas av allmän trafikplikt.

6.1 Vad baseras den allmänna trafikplikten på?

Beslutet om vilken trafik som beläggs med allmän trafikplikt utgår från trafikförsörjningsprogrammets mål.

För den upphandlade trafiken inom länet gäller riktlinjer för olika standardegenskaper som landstinget bedömer vara lämpliga. Mer detaljerade uppgifter om exempelvis rekommenderade riktlinjer för gångavstånd, turtäthet och trängsel återfinnes i vid var tid gällande riktlinjer, såsom RiPlan eller liknande.

För att kunna tillhandahålla ett pålitligt, sammanhållet och länstäckande trafikutbud ska ett trafiknät som ligger till grund för allmän trafikplikt karakteriseras på följande sätt:

- Kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering. Därigenom erbjuder kollektivtrafiken hållbara resor som under en avtalad tid är garanterade av landstinget.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda förbindelser till och från viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala

stadskärnor samt städer och andra viktiga målpunkter i angränsande län.

- Kollektivtrafiken ska erbjuda möjlighet att kunna nå hela länet i ett sammanhängande trafiksystem där trafiken är planeringsmässigt integrerad och omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem.
- Den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Detsamma gäller bytespunkter och hållplatser. Den upphandlade trafiken ska också fortsätta att hålla en hög miljöprofil.
- I RUFSS 2010 har 13 kärnöar (Arholma, Tjockö, Ingmarsö, Tynningö, Ramsö, Svartsö, Gällnö, Stora Möja, Runmarö, Sandön, Nämdö, Ornö, Utö) identifierats som bedöms ha långsiktig utvecklingspotential och tillräckligt befolkningsunderlag för exempelvis skola och livsmedelsbutik. Nio bytespunkter mellan land- och sjötrafik, så kallade replipunkter, har identifierats. Standarden för trafik till kärnöar benämns som RUFSS-trafik.
- Länsöverskridande regional buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande ingår i den regionala kollektivtrafiken och kan därför beläggas med allmän trafikplikt. Innan länsöverskridande trafik beläggs med allmän trafikplikt måste bland annat överenskommelser om omfattning av trafiken och finansiering göras mellan de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

6.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt

Landstingets utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång och en ytterligare möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna i den växande Stockholmsregionen. Därför är det viktigt att den upphandlade och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna. Landstinget har en bestämd ambition att slå vakt om funktionen hos ett sammanhållet och samverkande kollektivtrafiksystem för hela länet.

Landstingets ambition är att i samverkan med kommersiella aktörer utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik om gemensamma förutsättningar för detta finns. Landstinget är medvetet om att den kommersiella trafiken enbart ska styras av marknadsmässiga överväganden. Det betyder att ett utvecklat samspel mellan kommersiell och upphandlad trafik måste bygga på att en sådan samverkan ligger i båda parter intresse.

Den kommersiella kollektivtrafiken bedöms i huvudsak fylla rollen som ett komplement till den upphandlade trafiken och vara inriktat mot speciella marknadssegment. Redan idag finns kommersiell kollektivtrafik till flygplatser

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

och färjeterminaler. Nya marknadsnischer som bedöms kunna vara attraktiva för ny kommersiell kollektivtrafik kan exempelvis vara särskilda arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, trafik till handelsplatser och resmål inom besöksnäringen.

6.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt

En viktig uppgift för det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att klargöra under vilka förutsättningar trafik ska kunna bedrivas på kommersiell grund. Dessa förutsättningar sammanfattas i följande punkter:

- Regler och rutiner för anmälan och avanmälan av kollektivtrafik i Stockholms län har utformats i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter, se bilaga 4.
- Register över anmäld och avanmäld trafik för att upprätthålla en aktuell bild av den trafik som utövas i länet på kommersiell grund har upprättats från och med 1 januari 2012.
- Från och med den 1 januari 2012 har kommersiella trafikföretag tillgång till ett för all regional kollektivtrafik gemensamt informationssystem enligt kraven i de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat, se vidare i Bilaga 5 Dagens gemensamma system.
- Kommersiella trafikföretag ska så långt det är möjligt få tillträde till den berörda infrastrukturen på konkurrensneutrala villkor, se vidare i nästa kapitel.

7 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen

Hittills har utvecklingen av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län varit begränsad, och till största delen utgjorts av sådan trafik som fanns redan innan lagen trädde i kraft. Då utbudet inte har ökat i någon större omfattning har inte heller ett färdigt regelsystem tagits fram. Detta kapitel redovisar principiella ställningstaganden som, om antalet förfrågningar påtagligt ökar, får läggas till grund för framtagande av mer detaljerade förutsättningar för tillträde.

Alla aktörer, upphandlade såväl som kommersiella, som trafikerar landstingets område ska få tillträde till offentligt ägd infrastruktur för kollektivtrafik på ett konkurrensneutralt sätt. Funktioner som berörs av detta tillträde är infrastruktur i form av väg och järnväg, stoppställen i form av hållplatser och bussterminaler för vägburen kollektivtrafik, stationer för järnvägsburen kollektivtrafik samt bryggor för båtburen kollektivtrafik. Stödfunktioner i form av depåer, verkstäder, varv och uppställningsplatser berörs inte av denna rätt till tillträde till landstingets anläggningar, utan får lösas separat av respektive kommersiell trafikoperatör.

Berörda funktioner kan ligga på mark som utgör kvartersmark eller allmän platsmark i enlighet med vad som föreskrivs i av kommunen antagen detaljplan. Detta påverkar förutsättningarna för att reglera tillgången till funktionerna. För anläggningar som ligger på kvartersmark kan användningen av marken regleras genom civilrättsliga avtal. Funktioner på allmän platsmark eller allmän väg kan däremot, oavsett kapacitetssituation, användas fritt inom ramen för vad trafikföreskrifter reglerar.

Landstinget kan dock ha funktioner även på allmän platsmark som kan vara av intresse för en kommersiell aktör att använda, såsom väderskydd, hållplatsstolpar, yta för information i kundmiljöer med mera. Dessa är tillgängliga även för kommersiella aktörer, och ska fördelas i enlighet med grundförutsättningarna nedan.

7.1 Grundförutsättningar

Grunden för fördelning av tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur och funktioner ska göras med hänsyn till trafikens karaktär för att skapa bästa kundnytta och effektiva fordonsrörelser. Fördelning av stoppställen ska ske utifrån utbud, störst kundnytta och flest resande. Stoppställen på särskilda framkomlighetsstråk förbehålls likartad trafik. För tillträde till infrastruktur och funktioner på kvartersmark tas avgift ut i enlighet med en taxa, som ska vara

baserad på självkostnad för landstinget och likställighet mellan olika trafikoperatörer.

- Möjligheterna ska så långt som möjligt hanteras lika oavsett trafikslag.
- För pendeltåg gäller att dessa körs på statlig infrastruktur. För att få rätt att nyttja infrastrukturen söks tågläge hos Trafikverket för framförande av tågen.
- Landstinget äger ett fåtal pendeltågsstationer, och förvaltar och underhåller den övervägande delen av övriga pendeltågsstationer genom långsiktigt avtal med Trafikverket. Skulle en kommersiell operatör söka och få tågläge av Trafikverket för regional kollektivtrafik behöver även tillstånd sökas hos Landstinget för att få angöra pendeltågsstationerna, varvid ett system för stationsavgifter skulle behöva tas fram.
- Landstinget äger och förvaltar spårinfrastruktur i form av tunnelbana, lokalbanor och spårväg. Om frågan skulle uppkomma från en kommersiell aktör att använda sig av denna infrastruktur eftersträvas ett likartat system som Trafikverkets hantering av tågägen. I dagsläget har inte denna frågeställning varit aktuell, och kommer därför inte att behandlas närmare förrän frågan aktualiseras. I en sådan hantering av tågägen på landstingets rälsburna infrastruktur skulle även hantering av stationsangöring samt avgifter för sådan behöva hanteras.
- För vägburen kollektivtrafik gäller att det kommunala och statliga vägnätet används för framförandet av fordonen. I landstingets förvaltning finns anläggningar på stoppställen/hållplatser i form av exempelvis hållplatsskyltar och väderskydd. Fördelningen av hållplatslägen samt, i tillämpliga fall, avgiftssättning görs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i enlighet med grundprinciperna ovan.
- För sjöburen kollektivtrafik ska samma grundläggande principer gälla som för övriga trafikslag. Här kan dock särregler komma att behövas för olika linjer, beroende på vilka bryggplatser som ska angöras och ägarförhållandena för dessa.

Landstingets trafikförvaltning, som utgör regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län, ska ha process och principer för tillträde till och prissättning av olika funktioner i kollektivtrafiksystemet. Det är inte möjligt eller önskvärt att formulera dessa principer för alla tänkbara situationer som kan komma att uppstå. I stället vill trafikförvaltningen ge olika aktörer möjlighet att prova sig fram och hitta nya lösningar. Trafikförvaltningen kommer att hantera frågor vartefter de uppstår, med ovan beskrivna principer som grund.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8 Källor

AB Storstockholms Lokaltrafik, nuvarande SLL Trafikförvaltningen, *Fakta om SL och länet 2014*,
[<https://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Fakta%20om%20SL%20och%20l%C3%A4net/Fakta%20om%20SL%20och%20l%C3%A4net%202014.pdf>], 2016-04-07

EBS, *Systemanalys 2016, Stockholm-Mälardalregionen inklusive Östergötland och Gotland, arbetsmaterial*.

MÄLAB, *PM Förslag till gemensamma beskrivningar av behovet av regional tågtrafik*, april 2015

SJ, *NKI Mälardalslinjerna*

SLL, Landstingsfullmäktige, *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFFS 2010*,
[http://www.trf.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUFFS10_hela.pdf], 2016-04-07

SLL, Trafikförvaltningen, *Resvanor i Stockholms län 2015*, april 2015.

SLL, Trafiknämnden, *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, september 2012*, [<http://www.sll.se/Global/Landstinget/Styrandedokument/Karnverksamhet/kollektivtrafik-regionalt-trafikforsorjningsprogram.pdf>], 2016-04-20

SLL, Trafikförvaltningen, *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan)*, antagen 2015-12-21

SLL, Trafikförvaltningen, *Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill)*, antagen 2015-12-21.

SLL, Trafikförvaltningen och Stockholms stad, *Stomnätsplan, Etapp 1 - centrala delen av Stockholmsregionen*,
[<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2014/2014-02-11/bilaga-stomnatsplan-etapp1.pdf>], 2016-04-07

SLL, Trafikförvaltningen, *Stomnätsplan för Stockholms län Etapp 2: Stockholms län utanför innerstaden*,

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

[<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2014/2014-02-11/bilaga-stomnatsplan-etapp2.pdf>], 2016-04-07
SLL, Årsberättelse 2014,
[http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Ekonomi/Bokslut/SLL_%C3%85rsber%C3%A4ttelse2014.pdf], 2016-04-07

SLL, Landstingsstyrelsens förvaltning (2016), *Förslag för remiss – Miljöpolitiskt program för Stockholms läns landsting 2017–2021*

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

9 Begreppsförklaringar

Nedan definieras och förklaras viktiga begrepp som används i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Listan gör inte anspråk på att vara allmängiltig utan förklarar endast hur begreppen har använts i detta program.

Allmän trafikplikt - Den trafik som samhället ska upphandla eller avtala om.

Allmän kollektivtrafik - (både upphandlad och kommersiell) som är upplåten för allmänheten kollektivtrafik till skillnad från särskild kollektivtrafik vilken avser färdtjänst och sjukresor.

Betalsystem/biljettsystem - System för att sälja biljetter och ta betalt av resenärerna. Innehåller biljetter som bestäms i prissystemet.

Bytespunkt - Plats för byte mellan kollektiva färdmedel. En typisk bytespunkt är en terminal i anslutning till en station.

Framkomlighet - Beskriver hur snabbt det går att ta sig fram i ett gatunät. Ett enkelt framkomlighetsmått är hastighet i relation till skyltad hastighet.

Färdtjänst - Färdtjänsten ska enligt lagen beskrivas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Färdtjänst kräver särskilt tillstånd och är till för de resenärer som på grund av funktionsnedsättning (ej tillfälliga) har svårt att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel.

Kapacitet - Hur många tåg eller resenärer som ett system klarar av under en viss tid och i ett visst snitt, t.ex. mellan två hållplatser.

Kollektivtrafik - "Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering" enligt Artikel 2, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet ingår även taxi i detta begrepp.

Kollektivtrafikandel - Antal kollektivtrafikresor i förhållande till privat- och tjänstebilsresor. Gång och cykelresor räknas inte in här.

Kommersiell aktör - Företag som bedriver kommersiell kollektivtrafik.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommersiell trafik - Kommersiell trafik - kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Linje - Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser/stationer längs sträckan.

Motoriserade resor - Resor med bil, buss, tåg etc. Gång och cykel räknas inte in.

Måltal - Storhet för att mäta måluppfyllnad. Varierar beroende på mål.

Mälardalen - Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län

Närtrafik - Ett alternativ till traditionell färdtjänst som utgörs av linjetrafik eller anropsstyrd trafik som är speciellt anpassad för äldre och för personer med funktionsnedsättning.

Omreglering - Innebär att lagar och förordningar för en bransch förändras och uppluckras och att marknaden öppnas för kommersiella aktörer.

Personkilometer - Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och räknas fram genom att multiplicera antalet resor med medelreslängden. Medelreslängden anger resornas genomsnittliga längd.

Platskilometer - En platskilometer motsvarar den faktiska förflyttningen av en plats på ett fordon i en kilometer. En plats är summan av sittplatser och användbara ståplatser i fordonet.

Prissystem/taxesystem - Strategier för att sätta priser i kollektivtrafiken, t.ex. avståndstaxa, differentierad pris, tak pris etc.

Regional kollektivtrafik - Den trafik som lagen (2010:1065) om kollektivtrafik omfattar. Innebär kollektivtrafik inom ett län samt kollektivtrafik över länsgräns som i huvudsak består av arbetspendling och andra vardagsresor.

Regional kollektivtrafikmyndighet, RKTm - Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt. Landstingets trafikförvaltning utgör regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län.

Regionala stadskärnor - Åtta regionala kärnor har definierats i RUFS 2010: Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkaby-Jakobsberg, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta.

Restidskvot - Förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd reserelation.

RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Framtagen av landstingets dåvarande Regionplane- och trafiknämnd.

RVU 2015 – Under september och oktober 2015 genomfördes en resvaneundersökning i Stockholms län. Undersökningen genomfördes som en enkätundersökning till drygt 129 000 invånare i åldern 16-84 år boende i Stockholms län under hösten 2015. Drygt 35 % besvarade enkäten som innehöll dels ett antal bakgrundsfrågor om individen och hushållet samt tillgång till olika färdmedel och parkeringsmöjligheter, dels en resdagbok med frågor om alla resor som gjorts under en speciell mättdag.

Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna har ökat relativt mycket jämfört med tidigare undersökningar (nu 49% mot tidigare 37%). Skillnaderna beror bland annat på olika metoder, olika studerade åldersgrupper och olika tidsperioder.

En utförlig beskrivning av RVU 2015 finns i rapporten Resvanor i Stockholms län 2015 (diarienummer SL-2014-1041).

SL-trafik - Avser den trafik SL planerar och bedriver genom avtal med trafikentreprenör.

Stombuss – Busstrafik med hög turtäthet och stor passagerarkapacitet. Stombussarna är blå bussar i tätort och på landsbygd.

Stomtrafik - Stomtrafiken utgör basen i SL:s linjenät och består av: Spårtrafik (pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor och spårväg) och stombusslinjer (blå bussar i tätort och på landsbygd). Stomtrafiken är snabb och kapacitetsstark och trafikerar med hög turtäthet alla veckans dagar, från tidig

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

morgon till sen kväll. Andra kännetecken är att stomtrafiken har något längre hållplatsavstånd än kommuntrafiken samt att den har förbindelser till kommuncentrum i länet.

Stoppställe - Ett stoppställe är en hållplats, station, trafikbrygga, terminal eller en kombination av dessa och det är genom någon av dessa som resenärerna kliver in eller ur kollektivtrafiksystemet. Flera stoppställen kan ingå i en hållplats med samma namn.

Strukturerande effekt - Med strukturerande effekter menas oftast infrastrukturens långsiktiga påverkan på tillväxt, arbetsmarknad, varumarknad, bostadsmarknad och markanvändning. Effekterna anses ibland vara konkret kopplade till gestaltningen av gaturummet och upplevelsen av spårtrafiken.

Särskild kollektivtrafik - Avser färdtjänst och sjukresor.
Taxenivå/prisnivå - Nivån för avgiften för kollektivtrafikresor.

Tillgänglighet - Två betydelser av tillgänglighet används. Tillgänglighet i form av möjligheten för resenärer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken samt tillgänglighet som avser geografisk rörlighet, det vill säga möjligheten att nå en punkt i regionen med kollektivtrafik. Begreppet omnämns i detta sammanhang som regional tillgänglighet.

TiM-trafik och TiM-område - TiM står för Trafik i Mälardalen och omfattar den regionala tågtrafik som Mälalab upphandlat. I TiM-trafiken ingår länstrafikbolagens trafik samt delar av SJ:s regionala tågtrafik. TiM-området omfattar Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län.

Trafikavtal - Av den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandlat avtal om utförande av trafiktjänster efter beslut om allmän trafikplikt.

Trafikentreprenör/ Trafikföretag/ Trafikleverantör - Ett företag som kör trafik, antingen upphandlad eller kommersiell.

Trafikinformationssystem - De informationssystem som behövs för att ge resenärerna den information som är nödvändig för att resan ska fungera väl.

Trafikstandard - Med trafikstandard avses faktorer som komfort, trängsel, bemötande med mera.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

Trafikutbud - Med trafikutbud avses linjesträckning, turtäthet och gångavstånd till hållplats/station.

Trängsel - Två betydelser av trängsel används i rapporten: Med trängsel i kollektivtrafiken avses oftast situationen inne i fordonen, vilket påverkar resenärernas komfort. Trängsel kan också avse situationen i väg- eller spårnätet vilket påverkar framkomligheten.

Upphandlad trafik - I det regionala trafikförsörjningsprogrammet avses den trafik som har belagts med allmän trafikplikt och som landstinget genom upphandling har avtalat om och subventionerar.

Utbudskilometer - Antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas. Utbudet för bantrafik mäts i vagnkilometer. Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Bilagor

Remissversion juni – september 2016

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

Innehållsförteckning

1	Förutsättningar för kollektivtrafiken och ramverk.....	3
2	Åtgärder för att skydda miljön.....	7
3	Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning.....	9
4	Rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik	10
5	Dagens gemensamma informations-, biljett- och betalsystem	12
6	Prissättning av färdtjänstresor	13

1 Förutsättningar för kollektivtrafiken och ramverk

Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012 och gäller för den regionala kollektivtrafiken. Syftet med lagen är att öka utbudet och resandet, förbättra samordningen med annan samhällsplanering, förbättra den politiska styrningen samt att göra den mer strategisk. 2013 kompletterades kollektivtrafiklagen så att den numera även inkluderar sjötrafik.

1.1 Regional kollektivtrafikmyndighet och kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen, som baseras på EU:s kollektivtrafikförordning ((EG) 1370/2007), innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län, som i Stockholm är landstinget. Myndigheten i varje län ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i respektive län samt för att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Lagen omfattar all kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell trafik och möjliggör fri etablering av kommersiell kollektivtrafik i Sverige. Kommersiella bolag som vill driva kollektivtrafik kan anmäla detta hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Enligt kollektivtrafiklagen finns krav på tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos människor med funktionsnedsättning. Lagen säger också att åtgärder för att skydda miljön ska definieras. I övrigt styrs inte målen i trafikförsörjningsprogrammet av några tvingande bestämmelser.

1.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska redovisa behovet av kollektivtrafik, sätta upp målen för kollektivtrafiken inom länet och över länsgräns samt bedöma förhållandet mellan å ena sidan den trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt och å andra sidan den trafik som bedöms kunna drivas på kommersiella villkor. Programmet upprättas efter samråd med berörda intressenter inom länet och motsvarande myndigheter i angränsande län.

Det är trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting som ansvarar för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet. Innehållet bygger på dialog med alla berörda kommuner, myndigheter, kollektivtrafikentreprenörer och intresseorganisationer som representerar länets invånare. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är i lagen reglerat i 2 kap, 10 §. Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:

- Långsiktiga mål för kollektivtrafiken.
- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen ska beskrivas.
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
- Omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättning av dessa resor.

1.3 Arbetsprocessen enligt kollektivtrafiklagen

Det första steget i processen är att formulera ett trafikförsörjningsprogram med mål för kollektivtrafiken. Målen ska vara styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Det andra steget i arbetsgången är beslutet om allmän trafikplikt. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och målen, som anges där, utgör grund för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten. Kollektivtrafikmyndigheten måste göra en noggrann bedömning av vilken trafik som samhället ska ansvara för om målen ska kunna uppfyllas. Beslutet om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. Inför beslutet ska samråd hållas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får inte upphandla kollektivtrafik utan att ett beslut om allmän trafikplikt finns.

Det tredje steget är att upphandla trafiken utifrån beslutet om allmän trafikplikt. Annonsering om att upphandling ska påbörjas måste gå ut ett år i förväg. Ett företag som avser att bedriva kommersiell trafik ska anmäla detta till kollektivtrafikmyndigheten. Detsamma gäller när ett företag avser upphöra med trafiken.

1.4 Landstingets styrning och förvaltning av kollektivtrafiken

I Stockholms län är det landstinget som är regional kollektivtrafikmyndighet. Landstinget har uppdragit åt trafiknämnden att utföra landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet förutom i vissa ärenden, exempelvis antas trafikförsörjningsprogrammet direkt av landstinget.

Trafikförvaltningens roll är att på uppdrag av landstinget ansvara för planering och upphandling av all landstingssubventionerad kollektivtrafik på land i länet. Trafikförvaltningen har också fått i uppdrag att ta fram Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

1.5 Avgränsningar

Kollektivtrafik definieras enligt EU-förordningen) som "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering". Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län omfattar all kollektivtrafik inom länet, även kommersiell kollektivtrafik och sådan trafik över länsgräns som huvudsakligen består av vardagsresande. Berörd trafik inom länet består av trafik med buss, tunnelbana, lokalbanor, tåg, färdtjänst och sjötrafik.

Berörd trafik över länsgräns består av trafik med buss, regionaltåg och pendeltåg. All kollektivtrafik, även taxi, omfattas av den nya kollektivtrafiklagen. Taxibolagen ges möjlighet att komma in och bedriva kollektiv linje- eller avropstrafik. Landstinget har även ett ansvar för att länet har en tillfredsställande taxiförsörjning.

Omfattningen av färdtjänst ska beskrivas och inordnas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Däremot omfattas inte riksfärdtjänst, eftersom denna inte är överförd från länets kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

När det gäller beskrivningen av kollektivtrafikens framtida utbud görs den på trafiknätsnivå (det vill säga vilka trafikuppgifter ett visst nät ska ha, t.ex. stomnätet) däremot berörs inte vilka trafikslag (tunnelbana, spårvagn, buss eller annat) som kan bli aktuella. Flera måltal och åtgärder redovisas dock trafikslagsuppdelat. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet inbegriper inte avvägningar kring vilka investeringar som behövs för att uppnå målen. Detta tas om hand inom ramen för andra studier och dessa bör ha sin utgångspunkt i de regionala kollektivtrafikmålen.

I praktiken är det främst buss- och sjötrafiken som berörs av det öppna marknadstillträdet. Tunnelbane- och lokalbanetraffiken omfattas visserligen av

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

lagen men berörd infrastruktur ägs av SL. Av lagstiftningen följer inte någon skyldighet för SL eller landstinget att lämna andra aktörer tillträde till infrastrukturen. Pendeltågstrafiken går på det statliga järnvägsnätet, som är omreglerat sedan tidigare.

1.6 Revidering

Kollektivtrafiklagen säger att programmet ska uppdateras vid behov. I detta län har vi kommit fram till att revidering av trafikförsörjningsprogrammet sker en gång per mandatperiod.

Arbetet med att ta fram landstingets andra regionala trafikförsörjningsprogram för Stockholms län har pågått sedan början av 2015. En beskrivning av samrådsprocessen och en redogörelse för alla remissinstanser och synpunkter återfinns i samrådsredogörelsen.

1.7 Uppföljning

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp en gång per mandatperiod inför revideringen. Trafikförvaltningen föreslås leda detta arbete. Länets övriga aktörer kommer behöva bidra i uppföljningsarbetet.

I uppföljningen föreslås måltalen brytas ner på kön, ålder och geografi där det är möjligt och relevant. Detta för att spegla måluppfyllelsen i respektive kundgrupp.

2 Åtgärder för att skydda miljön

2.1 Samhällsfinansierad kollektivtrafik

2.1.1 Upphandlad kollektivtrafik

Sedan 2015 arbetar SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänsten utifrån ett gemensamt miljöledningssystem och är certifierat enligt ISO 14001. Miljömål för den upphandlade kollektivtrafiken är beslutade i enlighet med landstingets gällande miljöpolitiska program och gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, och omfattar för närvarande följande aspekter:

- Kollektivtrafikens marknadsandel (ökat resande)
- Utsläpp till luft från trafiken (ökad användning av förnybara drivmedel)
- Kollektivtrafikens energianvändning (energieffektivitet och ökad användning av förnybar energi)

I SL-trafiken bedrivs 91 procent av bussflottan med förnybara drivmedel (2015). De bränslen som bidrar till måluppfyllelsen är etanol, biogas och biodiesel (rapsmetylester, RME och HVO).

Trafikförvaltningen bedriver även ett systematiskt arbete för att minska bullret från sin verksamhet (upphandlad kollektivtrafik på land och vatten), både genom att delta i samhällsplaneringen och genom tekniska lösningar vid källan – anläggningar, fordon och fartyg.

Ett nytt miljöpolitiskt program förbereds parallellt med revidering av trafikförsörjningsprogrammet, som innebär att landstinget och SL, WÅAB samt Färdtjänsten från och med januari 2017 höjer ambitionsnivån ytterligare i miljöarbetet och börjar arbeta för att nå nya mål till slutet av 2021. Klimat, hållbar vård, hållbara resor och transporter, samt hållbara fastigheter och anläggningar är mål i det nya miljöprogrammet.

SL har skrivit under Global Compacts tio principer för en hållbar utveckling och redovisar årligen (från 2011) arbetet med Global Compact i en så kallad COP (Communication On Progress).

2.1.2 Sjötrafik

Inom miljöområdet arbetar trafikförvaltningen särskilt med att minska användningen av fossila bränslen, att minska de skadliga utsläppen till luft och att minimera skador och obehag från fartygens svallvågor. Exempelvis har försök inletts med förnybart bränsle och värme från fartygens motorer återvinns. Katalysatorer har installerats på fartygens motorer för att minska

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utsläppen av kväveoxider och krav på bästa motorteknik ställs när motorer byts ut (Trafikförsörjningsplan 2010, Waxholmsbolaget).

2.1.3 Färdtjänst

Färdtjänst som utförs med personbilar och specialfordon (oftast taxibilar) innebär en högre belastning på miljön än spårburen SL-trafik och bussar som drivs på biobränsle, och har god beläggning. För att eftersträva en allt mer hållbar utveckling ställer Trafikförvaltningen krav i upphandlingar att taxibilar för färdtjänstresor ska uppfylla den så kallade statliga normen för miljöfordon och att de tankas med biobränsle. För specialfordon byggda för rullstolsburna har hittills tillgången till miljöanpassade fordon varit låg, men i samma takt som biodiesel HVO blir allt mer tillgänglig kommer även specialfordon kunna gå över till förnybart bränsle istället för fossilt diesel. Trafikförvaltningen följer marknadsutvecklingen och försöker som stor köpare av trafik att aktivt påverka marknaden till miljömässigt bättre fordon och drivmedel. Trafikförvaltningen arbetar parallellt med att förfina och förbättra planeringssystem och IT-system för bättre samplanering.

2.2 Kommersiell trafik

Inom den kommersiella trafiken saknas idag ett samlat grepp kring miljöfrågorna och respektive företag ansvarar själv för att följa gällande lagar och regler.

3 Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning

Trafikförvaltningens Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) fastställer tillgänglighetskrav för samtliga miljöer inom land- och sjötrafik. Riktlinjerna innehåller minst lagkrav men många krav är starkare. En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig och användbar för resenärerna är att de aktörer som är ansvariga för resans olika delar samverkar och agerar.

För personer med funktionsnedsättning, barn och äldre är det särskilt viktigt att hela resekedjan från dörr till dörr fungerar, en helhetssyn måste därför prägla åtgärder inom transportsystemets olika delar. Det måste finnas tillgänglig väg till brygga, hållplats eller station och resenären ska kunna nå viktiga målpunkter på ett tryggt och enkelt sätt.

För att resenärer ska vilja, kunna och känna sig trygga med att resa i kollektivtrafiken krävs förutom fysiska anpassningar även åtgärder och anpassningar av biljett - och informationssystem, störningsinformation, information om var det finns mest plats i fordonen tillsammans med ett gott bemötande från personal och medresenärer samt ett varsamt körsätt.

Idag finns det brister i tillgängligheten särskild i samband med ny- och ombyggnationer. Eftersom Stockholm expanderar kraftigt och många ny- och ombyggnationer kommer att ske framöver är det av största vikt att tillgängligheten säkerställs i samband med dessa arbeten. Särskilt fokus bör riktas mot detta framöver.

3.1 Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer

Att stora bytespunkter såväl för land- sjö- som för fjärrtrafiken känns enkla och trygga är en förutsättning för att resenärer ska kunna genomföra resan från påstigningspunkt till destination. De hundra största bytespunkterna för land- och sjötrafik har inventerats ur ett tillgänglighetsperspektiv. Inventeringen tillhandhålls såväl digitalt som genom SL-Kundtjänst.

4 Rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik

4.1 Rutin vid anmälan av kommersiell trafik

Anmälan om och avanmälan av kommersiell trafik ska ske minst 21 dagar före trafikstart till landstinget. I samband med anmälan skickar kollektivtrafikföretaget in en ifylld blankett med nödvändig information. Med hjälp av denna blankett ska företaget visa att det har säkerställt förutsättningar för den planerade trafiken. Trafikföretaget ska själv se till att alla frågor i blanketten blir besvarade och lösta så att allt är förberett inför trafikstart när blanketten skickas in. Kontakt bör tas med väghållare och landstinget tidigare än 21 dagar innan trafikstart för bland annat hantering av tillgång till infrastruktur samt samordning med befintlig trafik.

Blanketten ska innehålla information om följande:

- Start och målpunkt för linjen.
- Översiktskarta över linjesträckning.
- Vilka hållplatser/terminaler/bryggor är tänkta att nyttjas – hur ska det fysiskt lösas. Karta över aktuella hållplatser bör bifogas.
- Vilka tider och med vilken turtäthet ska linjen trafikera.
- Vilka nödvändiga instanser trafikföretaget har kontaktat för att lösa alla praktiska frågor (kommunen, övriga väghållare med flera).
- Att företagets fordon fungerar i de anläggningar som kommer att nyttjas (höjder, bredder, svängradier med mera).
- Hur information om trafiken kommer att hanteras.

4.2 Administration kring anmälan av kommersiell trafik

Trafikförvaltningen administrerar anmälningar av kommersiell trafik på uppdrag av trafiknämnden. Landstinget har inga befogenheter att stoppa kommersiella initiativ på kollektivtrafikmarknaden. Det förutsätts att trafikoperatören som planerar att starta trafik har samtliga nödvändiga trafiktillstånd och att planerad trafik bedrivs lagenligt.

Aktuella anmälnings- och avanmälningsrutiner:

1. Kommersiella aktörer bör informera eller samråda i ett tidigt skede med landstinget och aktuella väghållare om vilken trafik de avser att starta.
2. Trafikföretag tar del av anmälningsblankett för kommersiell trafik via landstingets hemsida. Den kommersiella aktören fyller i blanketten enligt instruktioner.

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

3. Anmälningssblanketten skickas in senast 21 kalenderdagar innan planerad trafikstart till registrator (registrator.tf@sll.se)
4. Sekretess: Anmälan blir offentlig när den inkommer till landstinget. Om anmälan innehåller känsliga uppgifter bör detta anges i anmälan.
5. Landstinget/trafikförvaltningen tar del av trafikeringsförslaget och meddelar trafikföretaget eventuella kvarstående frågor som bör hanteras innan trafikstart.
6. Senast i samband med att anmälan om trafik skickas till landstinget ska tidtabelluppgifter skickas till Samtrafiken, som samordnar all tidtabellinformation för upphandlad och kommersiell trafik.

5 Dagens gemensamma informations-, biljett- och betalsystem

Sedan 2007 finns det en lag som reglerar information till passagerare. Lagen innebär att det finns en allmän skyldighet för en utövare av passagerartransporter i linjetrafik att lämna tydlig och tillförlitlig information om trafiken. I lagen ingår också skyldigheten att lämna information om störningar och deras orsak, varaktighet och konsekvenser. Även resegarantin ingår i lagen. Däremot ingår inte biljettsystem i denna lag.

5.1 Informationssystem

Resenärernas behov av trafikinformation är omfattande och informationen måste hålla hög kvalitet, det vill säga vara korrekt, aktuell och lätt att förstå. Man brukar tala om att resenärerna behöver få aktuell information om "hela resan", oavsett tid och plats och under hela tiden som resan pågår. Resan är inte enbart själva trafiken utan kombinationen av trafikutbudet och informationen.

Trafikförvaltningen tillsammans med övriga trafikaktörer samarbetar genom Samtrafiken AB som tillhandahåller en nationell databas för all trafik i Sverige. Tack vare att trafikförvaltningen och övriga trafikaktörer i Sverige inrapporterar sin trafikinformation till Samtrafiken kan en resenär (via Samtrafikens Resrobot) få omfattande trafikinformation för resor mellan destinationer i hela Sverige.

Informationen i den nationella databasen finns även tillgänglig för marknaden i form av öppna gränssnitt (se www.trafiklab.se). Att trafikdata blivit tillgänglig på detta sätt har medfört att det på marknaden utvecklats en mängd olika applikationer för mobiltelefoner och datorer, ofta gratis och mycket användbara för resenärerna. Det finns även öppen trafikinformation tillgänglig i Google Maps och på Eniros kartor.

5.2 Biljett- och betalsystem

Trafikförvaltningen har samarbete med SJ, UL, TiM, LT etc. för att hantera länsgränsöverskridande biljetter. Genom samarbetet har en viss interoperabilitet mellan olika biljettsystem uppnåtts. Om utbudet av gränsöverskridande biljetter ökar och blir mer komplext behöver dock systemen anpassas bättre för att hantera detta.

Övriga trafikföretag inom länet (t.ex. Arlanda Express, Swebuss och Flygbussarna) har helt egna biljett- och betalsystem.

6 Prissättning av färdtjänstresor

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst och grunder för prissättning av dessa resor. Omfattningen av färdtjänsten beskrivs i kapitel 4 i huvuddokumentet. När det gäller riksfärdtjänsten är detta ett kommunalt ansvar som därför inte behandlas här. I följande kapitel beskrivs grunderna för prissättning av färdtjänstresor.

Grunderna för prissättning av färdtjänstresor fastställs av landstinget. Färdtjänstresenärer faktureras normalt alla egenavgifter för resor. Ledsagare får följa med utan kostnad om resenärens färdtjänsttillstånd medger det. Om resenären saknar tillstånd för ledsagare får medresenär följa med mot särskild avgift som faktureras.

Egna barn eller syskon under 18 år som är registrerade hos färdtjänsten får följa med utan kostnad. Särskild egenavgift betalas i taxibil, 50 procent av taxameterkostnad, då samplanering inte kan ske och resan i huvudsak motsvarar en privat taxiresa i nedanstående fall:

- då taxi beställs för eget bruk
- då fler resenärer än tillståndet medger tas med i bilen
- då bil tas på gatan vid exempelvis taxistolpe
- då eget husdjur följer med

Den egenavgift för resa som faktureras är fastställd avgift per resa för påbörjad sträcka 30 km upp till att resenären uppnår högkostnadsskydd för resande. Färdtjänstverksamhetens prissystem följer priset för periodkort i den vanliga kollektivtrafiken vad gäller högkostnadsskydd. Varje resa i färdtjänst har en egenavgift på 70 kr var tredje mil. Högkostnadsskyddet innebär att en färdtjänstresenär aldrig betalar mer än vad en periodbiljett (30 dagar) kostar. För en resenär som är över 65 år träder högkostnadsskyddet in vid det reducerade priset för ett 30-dagarskort.

En färdtjänstberättigad resenär reser också själv och med en ledsagare utan ytterligare kostnad i den allmänna kollektivtrafiken. Sjukresesystemet har ett eget högkostnadsskydd.