



TJÄNSTESKRIVELSE

2017-01-12

Samhällsbyggnadskontoret

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
kollektivtrafikmyndigheten@dll.se

Ref: SKTM16-0085



Remissvar:

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Dnr: TN 2016-00695

Sammanfattning av ärendet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland påverkar Södertälje då viss kollektivtrafik främst i de södra kommundelarna genomförs av Sörmlandstrafiken. I huvudsak inriktar sig samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar på att remissutgåvan är otydligt när det gäller ambitioner och vilka konkreta åtgärder som programmet ska leda till. Förslaget till remissvar lyfter också fram att programmet bör bli mer konkret när det gäller samordningen av trafiken över länsgränsen mellan Sörmlandstrafiken och SL.

Beslutsunderlag

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017, remissversion november 2016- februari 2017

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering

Kontorets förslag till nämnden:

Nämnden tillstyrker att kontorets förslag till remissvar ska vara Södertälje kommuns svar på remissen

Kontorets förslag till Kommunstyrelsen:

Kommunstyrelsen beslutar att kontorets förslag till remissvar ska vara Södertälje kommuns svar på remissen

Rickard Sundbom

Stadsdirektör

Johan Hagland

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johannesson
Samhällsbyggnadsstrateg
Stab
Telefon (direkt): 08-5230 6634
E-post: mats.johannesson@sodertalje.se

Beslutet skickas till

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, digitalt på adress:
kollektivtrafikmyndigheten@dll.se

märkt: Ref: SKTM16-0085

Akten

Handläggaren

Datum
2017-01-15

kollektivtrafikmyndigheten@dll.se
Ref: SKTM16-0085

Dnr
TN 2016-00695

Enhet
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Mats Johannesson

Yttrande över Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighets remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Södertälje kommun har tagit del av kommunalförbundets remiss och anser att det till stora delar är mycket bra och visar på en god ambition att utveckla kollektivtrafiken i Sörmland utifrån resenärernas behov. Kollektivtrafikens förutsättningar och förmåga främst i östra Sörmland är av stor betydelse för Södertäljes framtida utveckling då främst Trosa, Gnesta och Strängnäs kommuner är tätt sammanflätade med Stockholms arbetsmarknadsregion och därmed också Södertälje. För Södertälje är det viktigt att programmet hanterar den trafik som sker över länsgränsen och att den trafik som bedrivs i Hölö, Vårdinge och Mölnbo samt in till Södertälje fungerar. Vi förväntar oss att programmet hanterar samordningen mellan denna trafik som bedrivs av Sörmlandstrafiken och den trafik SL bedriver på ett tydligare sätt än vad som framgår av denna remissversion. Södertälje vill i detta remissvar lyfta fram ett antal punkter där vi ser att programmet kan utvecklas eller där vi vill se förändringar som ytterligare kan förbättra dokumentet.

Allmänna synpunkter

I många stycken är remissutgåvan ett fungerande kunskapsdokument och en god sammanställning av dagsläge och förutsättningar. Södertälje önskar att konkreta åtgärder och tydliga ambitioner för att utveckla kollektivtrafiken inom samt till/från Sörmland fick en större tyngd i dokumentet.

Vi saknar ett resonemang kring hur orter i nära utanför länsgränsen, som Hölö och Järna, kan inkluderas på ett bättre sätt i regional- eller pendeltågnätet. Detta skulle förbättra arbetsmöjligheterna för boende på båda sidorna om länsgränsen.

Kapitel 1

Trafikplikt, sid 3

Inledningsvis formuleras att en central uppgift är att fatta beslut om trafikplikt. Södertälje kommun anser att synen på det regionala resandet utgår från de resandes perspektiv och inte

snävt avgränsas av länsgränsen även när det gäller trafikplikt. Södertäljes näringsliv är starkt beroende av inpendling från främst östra Sörmland, vilket lyfts på flera ställen i dokumentet, och det är viktigt att programmet hanterar detta behov och de betydande resandeströmmar som varje dag korsar länsgränsen även kopplat till införande av respikt.

Kollektivtrafikens marknadsandel, sid 8

Vi håller med i bedömningen att det finns en potential för ökat resande med kollektivtrafik och att ett viktigt sätt är att minska restiderna med kollektivtrafiken. Ett viktigt område att behandla är hur biljettsystem och taxenivåer vid byten mellan trafikslag kan utvecklas och förenklas för att öka resandet. Vi skulle gärna se att ett resonemang kring det konstaterade faktumet att det saknas attraktiva direktförbindelser till centrala Södertälje. Ett exempel är att vid resande från Sörmland med regionaltåg till centrala Södertälje sker sista delen av resan från Södertälje syd med SL:s lokalbuss, men denna kan inte inkluderas i biljettköpet och tidtabellerna är inte synkroniserade. Det är bra att man i detta program konstaterar denna typ av brister, men önskar att programmet på ett tydligare sätt formulerar mål och strategier för att undanröja dessa.

Kapitel 4

Målmodellen, sid 19

Den målmodell som redovisas är en styrka i dokumentet som visar på den ambitionsnivå och breda angreppssätt som programmet utgår från, vilket är en mycket bra utgångspunkt för de konkretiseringar vi efterlyser i programmet.

Uppföljning funktionell kollektivtrafik, sid 21

Differentiering av marknadsandelar i starka stråk och total marknadsandel är bra men borde kompletteras med en uppdelning även på reslängd.

Det presenterade diagrammet med restidskvoter är bra och visar på en stor brist när det gäller kollektivtrafikresande med Södertälje centrum som målpunkt. De höga restidskvoterna visar sig i praktiken genom den mycket höga andelen bilresenärer på dessa sträckor och stora parkeringsbehov för de stora arbetsgivarna i Södertälje. Programmet bör utvecklas med ett resonemang hur dessa problem kan åtgärdas.

Uppföljning attraktiv kollektivtrafik, sid 23

De redovisade målen är i huvudsak bra men Södertälje kommun vill lyfta fram en svaghet i att mäta antalet påstigande som ett mått på resandet. Med detta mått blir en resa med byten redovisade som flera resor, dvs resandet ökar, trots att detta inte motsvarar ökat antal resenärer, minskade restider eller är till fördel för resenärerna.

Effektiv kollektivtrafik – hållbar och samordnad, sid 24

Vi saknar ett resonemang eller förslag på åtgärder hur dessa önskvärda mål ska kunna uppnås.

Tillgänglig kollektivtrafik – för goda resmöjligheter, sid 26

Det är viktigt att trafiken mellan Sörmlands län och Stockholms län i Vårdinge, Mölnbo och Hölö samordnas och att eventuellt anroptrafik används som komplement där det finns behov. Att bara konstatera att det kan vara svårt att erbjuda acceptabelt utbud i glesbygd som det görs i dokumentet är inte tillräckligt. Det är viktigt att i ett trafikförsörjningsprogram hantera frågan med trafikplikt även i områden utanför länsgränsen, vilket vi även påpekar tidigare i detta remissvar. Vi saknar skrivningar om hur ett sådant samarbete mellan kollektivtrafikhuvudmännen i Stockholm och Sörmland kan utvecklas för att förbättra förutsättningarna för boende i södra Stockholms län där Sörmlandstrafiken trafikerar.

Fortsatt arbete

Södertälje kommun erbjuder sig att vara behjälplig vid färdigställande av programmet samt i dialoger och diskussioner kring dess framtida implementering.

Södertälje 2017-02-24

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Samrådsremiss om Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är lagstadgat och utgör den plattform för arbetet som gör det möjligt att utveckla kollektivtrafiken i regionen som ett hållbart trafikslagsövergripande transportsystem. Programmet är strategiskt och långsiktigt till sin karaktär. Det omfattar all kollektivtrafik inom länet men främst den trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande inom länet och till angränsande län.

Materialet som här är bifogat är samrådsversionen av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram. Programmet utgår från de nationella transportpolitiska målen och är samordnat med den regionala utvecklingsplaneringen och stadsplaneringen, liksom med annan samhälls- och infrastrukturplanering på lokal, regional och nationell nivå.

Samrådsversionen finns också att ladda ner från www.sormlandstrafiken.se. **Synpunkter och förslag lämnas skriftligen via e-post kollektivtrafikmyndigheten@sktm.dll.se senast den 20 februari 2017. Ange diarienummer SKTM16-0085 vid svar.**

Alla synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att sammanställas och bemötas i en samrådsredogörelse. Trafikförsörjningsprogrammet revideras därefter med utgångspunkt i de inkomna synpunkterna och annan utveckling. Avsikten är att det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet ska fastställas av direktionen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i samband med direktionens sammanträde den 16 mars 2017.

Kontaktperson för samråden och trafikförsörjningsprogrammet är Bengt Stålnér, bengt.stalner@sormlandstrafiken.se, telefon 070-206 41 50.

Med vänliga hälsningar

Helena Ekroth

Myndighetschef

SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2016 -11- 21	
Dnr	Rnr

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Remissversion november 2016 – februari 2017



1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET PEKAR UT RIKTNINGEN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	3
2. KOLLEKTIVTRAFIKEN LÄGGER GRUNDEN FÖR UTVECKLING AV ETT HÅLLBART SAMHÄLLE	5
BEFOLKNING OCH SYSSELSÄTTNING.....	6
RESBEHOV.....	7
REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK.....	11
UTVECKLING I ÖMVÄRLDEN – FOKUS PÅ INVÅNARNAS MOBILITET	12
3. VISION, MÅL OCH STRATEGIER	13
NATIONELLA, STORREGIONALA, REGIONALA OCH LOKALA MÅL	14
4. MÅLMODELL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I SÖRMLAND	18
FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK – FÖR REGIONAL OCH LOKAL UTVECKLING	20
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK – ANVÄNDARVÄNLIGHET OCH HÖG KVALITET	22
EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK – HÅLLBAR OCH SAMORDNAD	24
TILLGÄNGLIG KOLLEKTIVTRAFIK – FÖR GODA RESMÖJLIGHETER.....	26
5. FRAMTIDA TRAFIKUTVECKLING	28
ETT SAMMANHÅLLET OCH STABILT TRAFIKSYSTEM.....	28
REGIONAL TÅGTRAFIK - RYGGGRADEN I TRAFIKSYSTEMET	28
DEN REGIONALA BUSSTRAFIKEN - FORTSATT UTVECKLING.....	31
6. FRÅN PROGRAM TILL TRAFIK	34
SAMVERKAN I PLANERING OCH TRAFIKUTVECKLING	34
INFRASTRUKTURPLANERING	35
TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	37
ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE OCH BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT	40
TRAFIKSTÖDJANDE FUNKTIONER	43
PLANERINGSPROCESS OCH BESLUTSORDNING.....	44

Detta är remissversionen av det andra regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmlands län. Remissversionen innehåller i all väsentligt, om än inte slutlig struktur och layout, det som är tänkt att ingå i det slutligt fastställda programmet, vilket förväntas antas vid myndighetsdirektionens sammanträde i mars 2017.

Programmet är uppdelat i bakgrundsbeskrivning, beskrivning av mål som ska vara styrande för kollektivtrafikens framtida utveckling samt slutligen en beskrivning av strategier för hur målen ska nås. Programmet avslutas med beskrivning av hur programmet förväntas omsättas i praktiken med beskrivning av olika trafikstödjande funktioner. Här beskrivs också hur myndigheten avser arbeta för ökad tillgänglighet och marknadstillträde.

Med remissversionen är vår förhoppning att så många berörda som möjligt – invånare, företag och organisationer i och utanför länet – ges möjlighet att diskutera och ta ställning till de viktigaste frågorna om Sörmlands framtida kollektivtrafik.

Vi önskar att remissvar är kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast den 20 februari 2017.

1. Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut riktningen för kollektivtrafiken

Enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ska det i varje län det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har det politiska och ekonomiska ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland. Kollektivtrafikmyndigheten är organiserad som ett kommunalförbund med Landstinget Sörmland och länets nio kommuner som medlemmar. Myndigheten använder Sörmlandstrafiken som varumärke för den upphandlade, regionala, busstrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lagstiftningen upprätta ett trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet anges den regionala kollektivtrafikmyndighetens politiska mål och inriktningar för framtidens kollektivtrafik samt strategier som visar på vilket sätt myndigheten kan arbeta för att nå de övergripande målen för den regionala kollektivtrafiken.

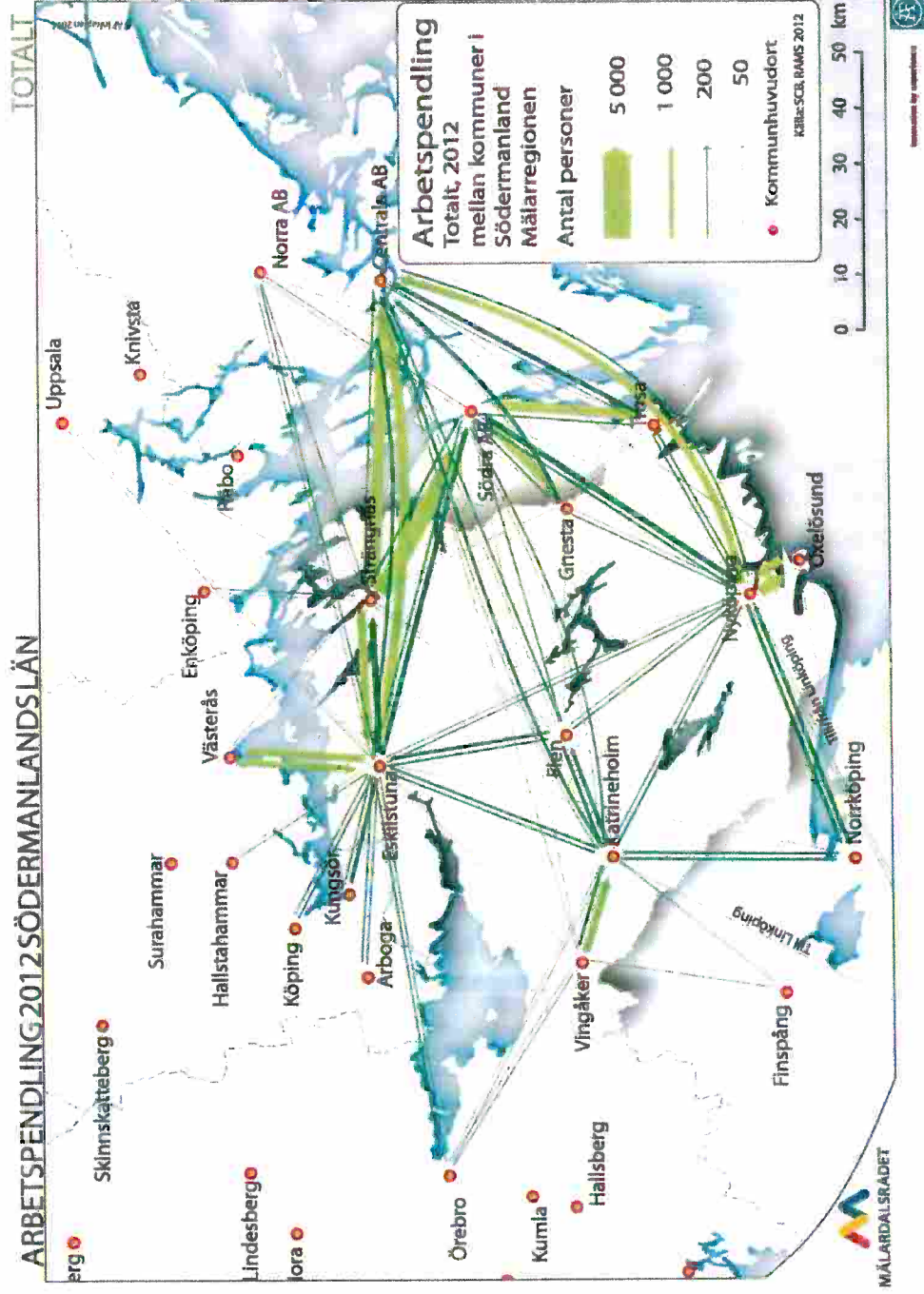
En central uppgift för kollektivtrafikmyndigheten är att fatta beslut om allmän trafikplikt för den regionala kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Trafikpliktsbeslut får bara avse regional kollektivtrafik. Beslutet ska kunna härledas ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Även om ett beslut fattats om allmän trafikplikt, är det fritt för marknaden att etablera kommersiell trafik inom eller genom samma område efter anmälan till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Programmets tidsperspektiv

Tidsperspektivet för trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig fram till år 2030. Programmet har fokus på fortsatt utveckling av busstrafiken och samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik där teknikutvecklingen kan komma att påverka förutsättningar markant under perioden. Ytterligare ett fokusområde är den storregionala tågtrafiken med en betydande utveckling under perioden som ett resultat av ett intensivt samarbete i regionen de senaste åren. Också färdigställandet av ett antal stora infrastrukturprojekt ger nya förutsättningar för en mer robust, tätare och delvis snabbare trafik: Citybanan genom Stockholm tas i bruk år 2017, dubbelspåret vid Strängnäs på Svealandsbanan år 2018 och Ostlänken, med ny järnvägssträckning mellan Järna och Linköping, preliminärt år 2028.

De långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och det är angeläget att formulera ambitioner för ett längre tidsperspektiv. För Sörmlands län består utmaningarna främst i att stärka kopplingarna till tillväxtområden i omkringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. Länen i östra Mellansverige samarbetar därför inom ramen för "En Bättre Sits" med fokus på långsiktig, år 2050, trafikutveckling och på behovet av utvecklad infrastruktur för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att programmet ska revideras en gång under varje mandatsperiod, det vill säga var fjärde år.

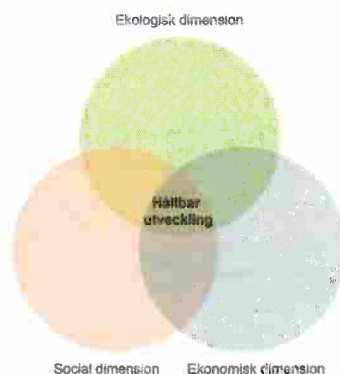


Södermanlands län präglas av omfattande arbetspendling över länsgräns med tonvikt på pendling till men också från Stockholms län. Pendlingsmönstret innebär särskilda krav och förutsättningar för organisering av kollektivtrafiken där en hög grad av samverkan krävs med angränsande län för att skapa effektiva regionala kollektivtrafiksystem. Bilden ovan illustrerar mellankommunal arbetspendling Södermanlands län 2012 (uppdaterad bild med underlag från 2014 förväntas finnas till slutlig version av programmet).

2. Kollektivtrafiken lägger grunden för utveckling av ett hållbart samhälle

Kollektivtrafiken är en grundläggande samhällsfunktion som ger människor tillgänglighet till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken har också en avgörande betydelse för möjligheten att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. I detta avsnitt beskrivs kollektivtrafikens roll och funktion i stort och för länet samt en spaning kring vilken roll kollektivtrafiken kan spela i framtiden utifrån utveckling av ny teknik och nya tjänster.

Hållbar samhällsutveckling innefattar tre ömsesidigt beroende dimensioner: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Den ekologiska dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling, beroendet av naturen och dess kretslopp. Den ekonomiska hållbarheten bygger på skapa en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med begränsad förbrukning av naturresurser. Den sociala hållbarheten innebär att människor har en godtagbar levnadsstandard och att fördelningen av samhällets resurser är rättvis. Ett socialt hållbart samhälle ska ha förmåga att tillgodose alla människors grundläggande behov och att ge människor lika möjligheter att leva och delta i samhällslivet. Jämlikhet, jämställdhet och integration är därför grundläggande begrepp i den sociala dimensionen.



Figur: De tre hållbarhetsdimensionerna. Boverket 2015

En väl utbyggd regional kollektivtrafik bidrar starkt till utveckling av ett långsiktigt hållbart samhälle utifrån de tre hållbarhetsperspektiven ovan. Det ekologiska perspektivet innebär att kollektivtrafiken garanterar tillgänglighet till olika samhällsfunktioner med en begränsad miljöpåverkan. Kollektivtrafiken transporterar också människor på ett effektivt sätt vilket innebär att den markyta som krävs för persontransporter kan begränsas.

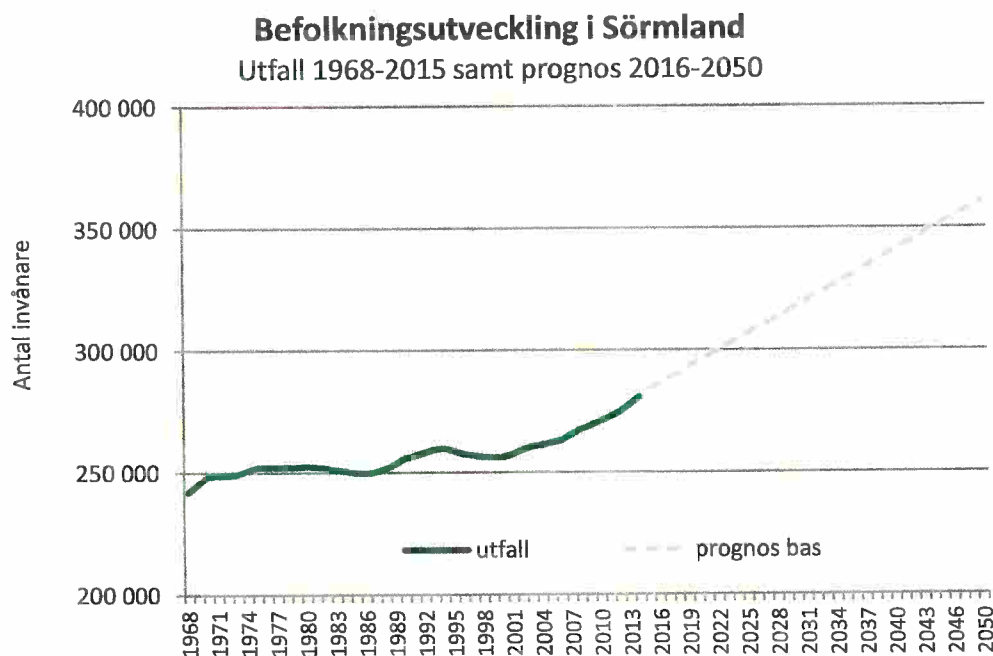
En av den regionala kollektivtrafikens viktigaste uppgifter är att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och att rekrytera rätt arbetskraft samt att säkra möjligheter att leva och verka i länets olika delar. På så sätt bidrar kollektivtrafiken starkt till en ekonomiskt hållbar utveckling.

Kollektivtrafikens bidrag till en socialt hållbar samhällsutveckling består främst i att garantera människor mobilitet och tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter utan att detta kräver tillgång till egen bil.

Befolkning och sysselsättning

Vid utgången av år 2015 hade Sörmland drygt 283 000 invånare. Folkmängden har stadigt ökat sedan slutet av 1960-talet, till en början dock svagt och med undantag för tillfälliga minskningar på 1980-talet samt början på 1990-talet. Länet är tämligen tätbefolkat i norra delen kring Mälaren, i öster vid gränsen till Stockholms län, i söder i trakerna kring Nyköping-Oxelösund och i viss mån även längs ett stråk mellan Flen, Katrineholm och Vingåker. Större delar av framför allt mellersta länet utgörs av glest befolkad skogsbygd. De senaste åren har folkmängden ökat i samtliga kommuner. Ökningen är kopplad till såväl inflyttning från utlandet som inflyttning från angränsande län där särskilt kommunerna i östra delen av länet gynnas av närhet och goda kommunikationer till Stockholms län.

Länets befolkning bedöms fortsätta öka och nå drygt 350 000 invånare år 2050 enligt de senaste prognoserna. Utvecklingen är dock avhängig av migrationens omfattning och ökningstakten är därför osäker.



Källa: Utfall enligt SCB och prognosen enligt ÖMS (Samverkan och planering i östra Mellansverige) befolkningsframskrivning 2016

Andelen öppet arbetslösa i Sörmland uppgår till 4,1 procent (2015), därmed är arbetslösheten i Sörmland högre än i riket (3,2 procent) men skillnader finns i länet (Källa: Regionförbundet Sörmlands regionfakta). Dagbefolkningen (antal sysselsatta) i länet uppgår till cirka 114 000 personer. De flesta anställda finns inom branscherna Vård & Omsorg (19 %), Tillverkning och Utvinning (15 %) samt Utbildning 12 %.

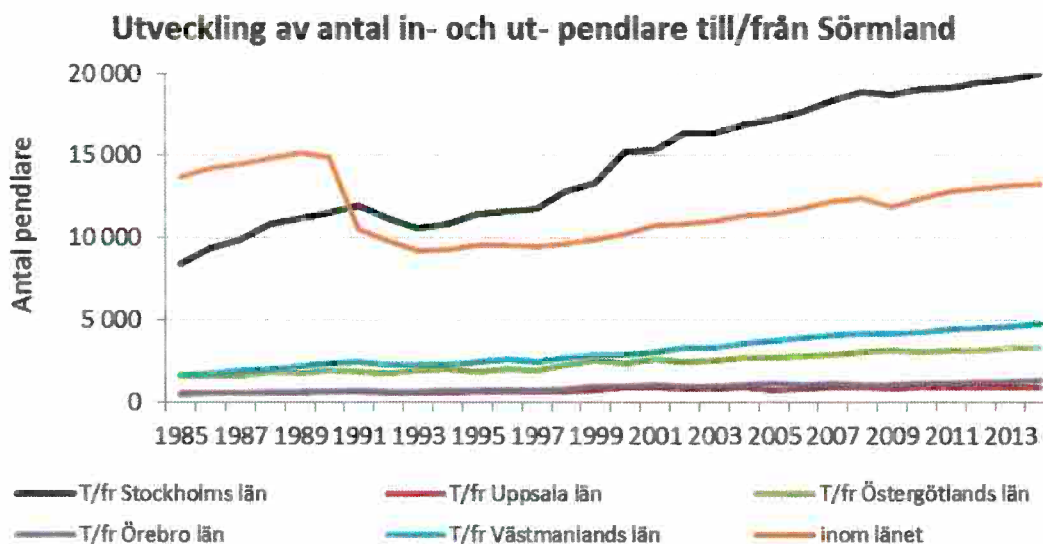
Resbehov

En utgångspunkt i planeringen av infrastruktur och kollektivtrafik är invånarnas behov och efterfrågan och hur detta förändrats över tid. Utvecklingen av det så kallade persontransportarbetet (antalet resta kilometer multiplicerat med antalet resenärer) visar en kraftig ökning under de senaste decennierna. Prognoser visar också att personresandet kommer att öka kraftigt i framtiden. För att klara framtidens utmaningar och den regionala tillväxten ställs krav på en ändamålsenlig och driftsäker infrastruktur.

Tätorternas kärnor, arbetsområden samt skolor är viktiga målpunkter för resandet. Länets sjukhus är viktiga målpunkter för såväl vårdtagare, personal som besökare och finns i Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping. Mot bakgrund av de regionala utvecklingsambitionerna och utifrån mål om internationell tillgänglighet är även flygplatser viktiga målpunkter som en del i ett sammanhållet transportsystem.

Sörmlands arbetspendling över kommun- eller länsgräns har ökat med nästan 50 procent sedan år 1995, samtidigt som antalet förvärvsarbetande som arbetar inom den egna kommunen endast har ökat marginellt. Sörmlänningarnas genomsnittliga arbetsresor har därför blivit allt längre. Av 126 000 förvärvsarbetande sörmlänningar pendlar cirka 23 000 eller nästan 20 procent till jobb i något av grannlänerna (SCB 2014). Fler än 16 000 av dessa arbetspendlar till Stockholms län. Förutom centrala Stockholms län är Södertälje en viktig arbetsmarknad för Sörmland, särskilt för kommunerna i östra delen av länet. Även Västmanland (Västerås) och Östergötland (Linköping och Norrköping) har stor betydelse för pendling över länsgräns.

Strängnäs, Gnesta och Trosa kommuner räknas idag till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion. Katrineholm, Vingåker och Flen ingår i Eskilstunas lokala arbetsmarknadsregion och Nyköping och Oxelösund bildar en gemensam lokal arbetsmarknadsregion (SCB 2014).



Kollektivtrafikens marknadsandel

Det bedöms finnas en stor potential för att öka resandet med kollektivtrafik i Sörmland, främst i stråken mellan de större orterna inom länet och över länsgräns men också inom kommuner och inom de större tätorterna. En analys av marknadsandelar för arbets- och studieresor i starka stråk togs fram år 2014¹. Det visar att kollektivtrafikens marknadsandel i de allra flesta relationerna ligger under 50 procent. Det är främst relationer med tåg som, genom snabba restider, är konkurrenskraftiga mot bilen. Till exempel har sträckorna Eskilstuna-Västerås och Nyköping-Stockholm lägre marknadsandelar än Svealandsbanan och Västra stambanan.

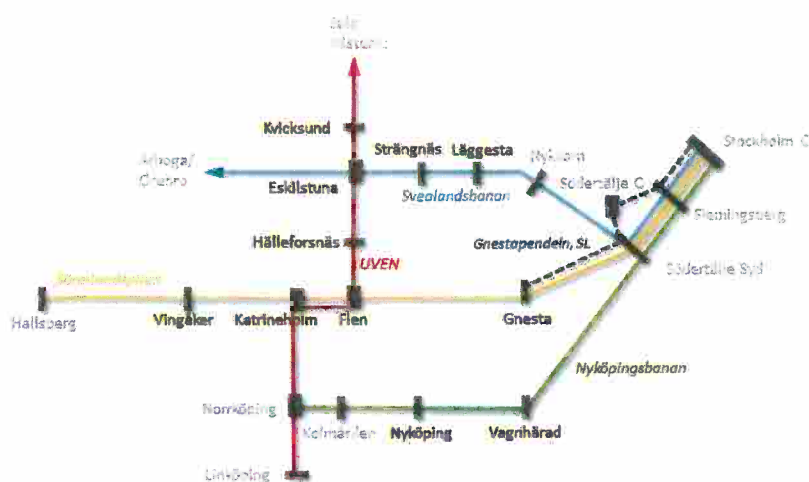
Detta understryker vikten av att fortsätta jobba för kortare restider med kollektivtrafik. Det gäller bland annat Södertälje med omfattande pendling från Sörmland, här finns det idag stora tillgänglighetsproblem för orter som saknar attraktiva direktförbindelser till centrala Södertälje. Även i den största enskilda pendlingsrelationen inom länet, Nyköping-Oxelösund, med nästan 3 500 dagliga arbetsresor, har kollektivtrafiken en förhållandvis låg marknadsandel beroende på lång restid.

Regional kollektivtrafik

All kollektivtrafik inom länet eller över länsgräns – om den har pendling och annat vardagsresande som huvudsyfte – benämns regional kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen.

Regional tågtrafik

Den gemensamma arbetsmarknaden i Stockholm-Mälardalenregionen är i hög grad beroende av en välfungerande regional tågtrafik. Den regionala tågtrafiken är en förutsättning för många människors val av ort för boende och arbete, liksom för hur kommuner, landsting och övrigt näringsliv planerar sin verksamhet. Osäkerhet om trafikens funktion kan hämma den utveckling i regionen som annars skulle komma till stånd. Samtliga banor i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av den så kallade TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågstrafiken, genom Mälardalstrafik AB, MÅLAB, upphandlats. Gnesta kommun omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Trafikförvaltningen i Stockholms län. De sträckor som trafikeras av denna upphandlade trafik och dess uppehåll i länet framgår av kartan nedan.



Figur: Sträckor med tågtrafik i Sörmland

¹ Hållbart resande i Sörmland, Regionförbundet Sörmland, 2015:1

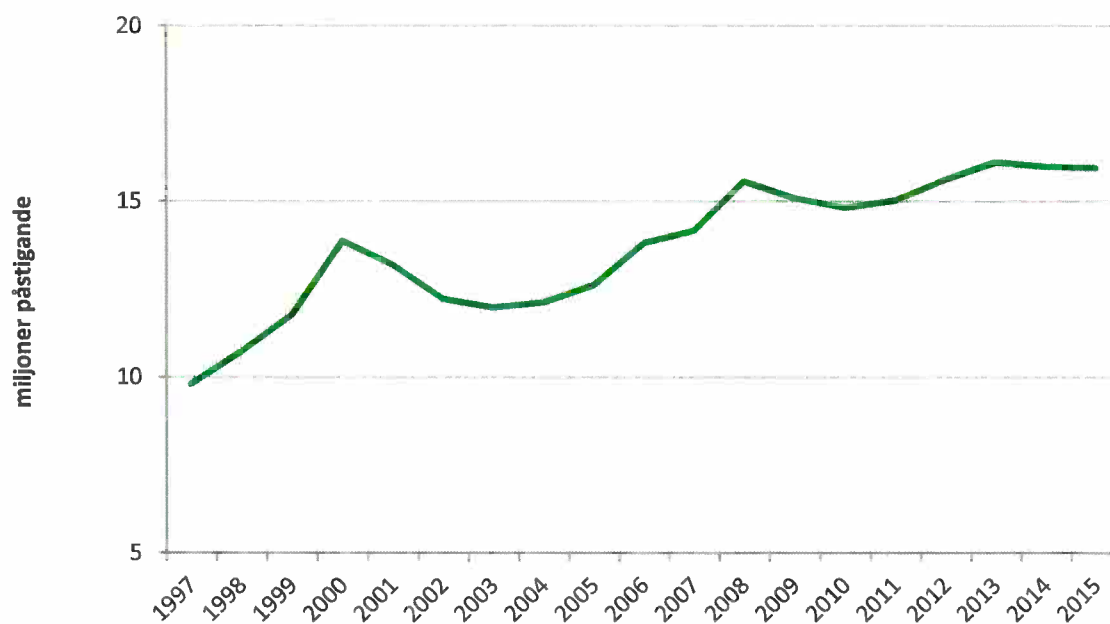
Nästan varannan resa görs med periodkort, dagliga pendlingsresor till arbete och utbildning har alltså stor betydelse i den regionala tågtrafiken. Bara UVEN avviker något från mönstret, här är andelen enkelbiljetter större vilket beror på kopplingar till fjärrtågstrafiken i bland annat Katrineholm.

I likhet med hela Mälardalen har resandet i Sörmland ökat sedan en längre period, även om det har skett en viss stagnering från 2010 och framåt.

Resandet med regional-/pendeltåg från Sörmland 2015	Påstigande
Påstigande i länet med SJ färdbevis för regionaltåg	2 094 686
Varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Läggesta	877 495
Varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta	305 712
Varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad	365 272
Varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvicksund	546 207
Påstigande i länet med myndighetens periodkort	355 000
Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel	287 500

Källa: SJ och Stockholm läns landsting, SLL

Resandet med SJ:s regionaltåg i Mälardalen

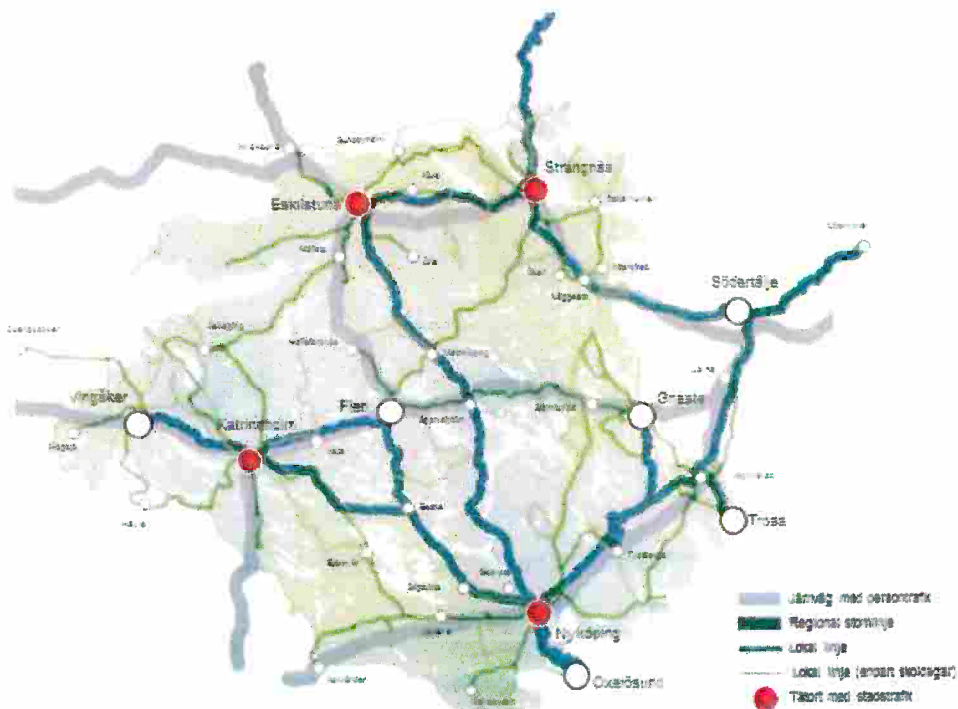


Källa: Mälardalstrafik, MÄLAB, och SJ

Regional busstrafik

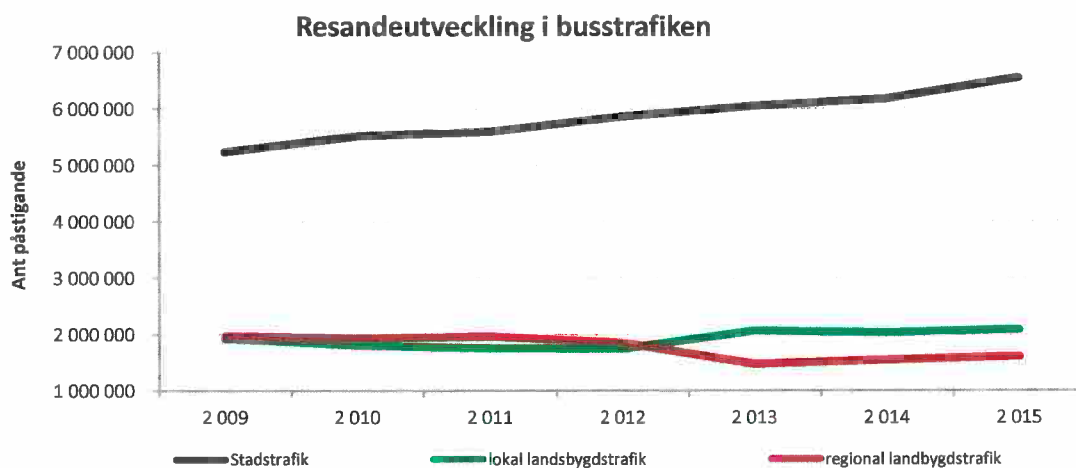
Buslinjenätet i Sörmland utgörs av landsbygdstrafik och stadstrafik. Stadstrafik finns i Eskilstunas, Nyköpings, Strängnäs, Katrineholms och Flens tätorter. Landsbygdstrafiken består av regionala stomlinjer och lokala linjer. Regional stomlinjetrafik förbinder länets kommunhuvudorter och har linjenummer från 700 och uppåt. De lokala linjerna körs i huvudsak inom respektive kommun varav flera linjer endast trafikeras under skoldagar. Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda, vilket innebär att resenären på förhand måste ringa och boka sin resa. Dessa turer körs vanligtvis med taxifordon. I en del områden, med mer än 2 km till närmsta hållplats, finns kompletteringstrafik. I denna ingår också skärgårdstrafiken som körs med båt eller, under vintertid, med svävare i Nyköpings kommun.

Resandet i den regionala busstrafiken har haft en positiv utveckling de senaste åren bland annat som följd av utökat utbud och befolkningstillväxt. År 2015 gjordes för första gången över 10 miljoner resor inom Sörmlandstrafiken upphandlade busstrafik (varav cirka 40 procent av resorna gjordes av skolelever).



Figur 1. Struktur linjenät Sörmland

Länsgränsöverskridande busstrafik finns mot samtliga angränsande län, varav Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ansvarar för trafik till och från Stockholm och Östergötlands län. Mälardalens högskola upphandlar på egen hand busstrafik mellan Eskilstuna och Västerås. Trafiken är öppen för allmänheten men är särskilt inriktad på att transportera studenter mellan högskolans båda filialer.



Källa: Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

	Landsbygd	Stad
Antal tidtabellskilometer	11 9700 000	4 100 100
Antal tidtabellstimmar	278 000	207 000
Antal fordon	149	67
Antal linjer	106	28
Antal hållplatser ²	2000	

Tabell: Nyckeltal för busstrafiken i länet 2015. Källa: Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Kommersiell trafik

Förutom trafiken som drivs med stöd från samhället finns också kommersiell trafik som helt finansieras genom biljettintäkter. Trosabussen mellan Trosa, Vagnhärad och Stockholm-Liljeholmen, är den enda av länets definierade regionala stomlinjer, som helt drivs på kommersiella villkor. Kommersiell busstrafik finns även utefter vägarna E20 och E4, där trafiken inom Sörmland är en del av interregionala sträckor, t.ex. mellan Stockholm och Göteborg. Flygbussarna trafikerar sträckan Stockholm-Skavsta(-Linköping). Länet berörs även av kommersiell tågtrafik, främst på Västra Stambanan där Katrineholm är en viktig bytespunkt.

Särskild kollektivtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten har i uppdrag av länets kommuner och landsting att upphandla och förvalta avtal för så kallade serviceresor, det vill säga färdtjänst och sjukresor. Utöver detta har myndigheten även i uppdrag att ta emot bokningar och samordna dessa resor genom Sörmlandstrafikens kundservice.

Kollektivtrafikmyndigheten har även haft i uppdrag att upphandla särskilda skolskjutsar för Nyköping, Gnesta och Strängnäs kommuner och det är även myndigheten som förvaltar trafikavtalen.

Ansvar för myndighetsutövning för all särskild kollektivtrafik ligger på respektive kommun och hos landstinget avseende sjukresor.

² Antal hållplatser avser unika hållplatsnamn, antal hållplatslägen uppgår till ca 4 500.

Utveckling i omvärlden – fokus på invånarnas mobilitet

Utvecklingen i omvärlden ställer krav på nya perspektiv när det gäller utveckling av kollektivtrafiken. En omvärldsanalys³, genomförd på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten indikerar allmänt ett fortsatt stort fokus på klimat- och miljöfrågorna. Ny teknik, digitalisering och strukturförändringar mot minskad andel varuproduktion och större andel service och tjänster är exempel på förändringar i samhället med påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar. De demografiska faktorerna med en ökande befolkning med stor inflyttning till städer och en större andel äldre ställer också krav på en utvecklad kollektivtrafik. Värderingsförskjutningar i samhället har också minskat intresset för att ta körkort och det blir allt mindre viktigt att äga en bil, istället ökar intresset för delningstjänster som till exempel bilpooler.

En stark trend är den ökande efterfrågan på så kallade kombinationsresor där människor i större utsträckning använder olika transportslag för att genomföra sin resa. Begreppet kombinationsresor har förekommit under en ganska lång tid inom kollektivtrafiken. Resenärer kan kombinera bil med kollektivtrafik med hjälp av infartsparkeringar och cykelparkeringar vid stationer och terminaler vilket innebär möjligheter att använda cykeln som en del av sin kollektivtrafikresa. Den nu pågående utvecklingen kring mobilitet och kombinationsresor handlar om att paketera en resa med fokus på att lösa hela resan med en sammanhållen tjänst.

Utvecklingen inom detta område sker både internationellt och i Sverige där utgångspunkten är att högkvalitativ kollektivtrafik tillsammans med olika mobilitetstjänster på sikt kan minska bilberoendet i städerna. I Sverige har Samtrafiken etablerat en nationell samverkansarena⁴ för utveckling av tjänster för kombinationsresor med syfte att samla kunskap, utbyta erfarenheter och att bygga nätverk. Ett annat projekt har utvecklat och testat ett abonnemang för vardagsresor med samlad tillgång till kollektivtrafik, bilpool, hyrbil, taxi och cykel. Mot bakgrund av människors behov och efterfrågan förväntas utvecklingen inom området kombinerade resor accelerera ytterligare de närmaste åren.

En snabb utveckling pågår också när det gäller självkörande, autonoma, fordon. På sikt kommer detta sannolikt att ge möjligheter för kollektivtrafiken att till exempel göra landsbygden och de mindre tätorterna i länet mer tillgängliga. Fortfarande återstår utvecklingsarbete på den tekniska sidan, till exempel när det gäller trafiksäkerhet. En annan fråga i utvecklingen med autonoma fordon är de legala aspekterna med anpassning av trafiklagstiftningen. Denna anpassning måste ske internationellt vilket sannolikt kommer att fördröja utvecklingen ytterligare. Sammanfattningsvis kan konstateras att utvecklingen mot autonoma fordon fortfarande innehåller stora osäkerheter, både när det gäller den tekniska utvecklingen och när det gäller tidsaspekten.

Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att bevaka och följa utvecklingen i omvärlden och i kollektivtrafikbranschen för att på sätt ha en beredskap för utveckling av nya trafikkoncept och för utveckling av andra funktioner som görs möjlig av den tekniska utvecklingen.

³ Sörmlandstrafik 2030 – Omvärldsanalys med fokus på världens modernaste kollektivtrafiksystem, Kairos Future 2015

⁴ Samverkansarena: MaaS (Mobility as a Service)

3. Vision, mål och strategier

Detta kapitel innehåller en beskrivning av den övergripande inriktningen för utveckling av kollektivtrafiken i Sörmland med sikte på 2030. Kollektivtrafikmyndighetens vision och övergripande mål för kollektivtrafiken beskrivs i kapitlet som också redovisar på vilket sätt myndigheten avser att arbeta för att nå målen.

”Målen för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland uttrycker den politiska viljan för utveckling av kollektivtrafiken”

Målen för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland uttrycker den politiska viljan för utveckling av kollektivtrafiken. De beskriver inriktningar, ambitioner och prioriteringar och är därmed styrande för utvecklingen under programperioden. Målen anger hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att bidra till att andra samhällsmål uppfylls. Sådana mål kan till exempel vara nationella, regionala och lokala mål inom trafik- och samhällsbyggnadsområdet. Kollektivtrafikens mål har också en viktig roll som vägledning vid trafikupphandlingar och som grund för beslut om allmän trafikplikt.

Vision används allmänt i planeringssammanhang för att på ett kraftfullt sätt visa hur man vill att till exempel samhället ska förändras i en långsiktig framtid. Övergripande mål anger ofta en utvecklingsinriktning och kan vara formulerade för hela eller delar av en verksamhet. Verksamhetsmål, inriktningsmål, projektmål eller operativa mål är ofta tydligt definierade med en konkret möjlighet att följa upp och avgöra om målet uppnåtts.

I och med att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uttrycka en politisk viljeinriktning är det naturligt att kollektivtrafikmålen är formulerade på en övergripande nivå. De övergripande målen kompletteras med strategier inom varje målområde. Strategi används inom samhällsplaneringen främst för att beskriva ett principiellt arbetssätt som leder mot de övergripande målen. En strategi beskriver hur och på vilket sätt arbetet ska utföras, utan att ange exakt vilka åtgärder som ska genomföras.

För att kunna utgöra ett komplett underlag i kollektivtrafikmyndighetens arbete måste målen i programmet kompletteras med mer detaljerad planering där konkreta utvecklingsaktiviteter utgör det huvudsakliga innehållet. Denna planering sker separerat från arbetet med trafikförsörjningsprogrammet och utgörs av interna planeringsdokument som stöd för det praktiska arbetet i kollektivtrafikmyndigheten. Sådana planeringsdokument är till exempel konkreta utvecklingsplaner för trafiksystemet, infrastruktur och kommunikationsinsatser.

Nationella, storregionala, regionala och lokala mål

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till förbättrad hälsa.

Storregionala utvecklingsmål

Sju län; Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet "En bättre sits". Mälardalsrådet, en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälarenregionen, koordinerar arbetet.

Målet för "En Bättre Sits" är att skapa ett transportsystem där:

- regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen
- utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Sammantaget fokuserar målen på utveckling av kollektivtrafiken för att på så sätt främja länens konkurrenskraft, skapa en hållbar utveckling, samverkan och flerkärnighet.

Till de storregionala målen som beslutats inom ramen för "En Bättre Sits" har ett antal inriktningar för arbetet tagits fram. Flera av dessa inriktningar fokuserar på utveckling av kollektivtrafiksystemet, till exempel:

- "Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov"
- "Ett sammanhållet, snabbt och prisvärt system av stomtrafik med god tillgänglighet ger en samlad region med möjlighet att bo och verka i regionens alla delar."

Andra ambitioner inom "En Bättre Sits" anger inriktningar som fokuserar på en allmän utveckling där tillgänglighet med kollektivtrafik är central för måluppfyllelse:

- "En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i östra Mellansverige."
- "Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter."

En ny regional systemanalys inom ramen för samarbetet inom "En Bättre Sits" togs fram under år 2016. Syftet med systemanalysen var att slå fast en utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Avsikten är att analysen ska kunna utgöra underlag när de långsiktiga transportplanerna på nationell och regional nivå tas fram. I analysen anges ett antal strategier och åtgärder, till exempel: "Bygg transportsnått och kollektivtrafknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken"

Regionala utvecklingsmål

Den regionala kollektivtrafiken har en viktig uppgift att bidra till att regionens och kommunernas utvecklingsmål inom samhällsbyggnadsområdet kan uppfyllas. Målen för den regionala kollektivtrafiken är därför utformade för att medverka till utveckling enligt ambitionerna på storregional och inomregional nivå och för att stödja kommunernas utveckling så som de anges i översiktsplanerna.

Det regionala utvecklingsarbetet i Sörmland styrs av visionen:

"Leva, växa, verka. Det ska vara enkelt att förverkliga sina drömmar, ambitioner och idéer i Sörmland."

Under den övergripande visionen anger Sörmlands regionala utvecklingsprogram – *Sörmlandsstrategin* – fyra målområden med tillhörande utvecklingsstrategier.

De regionala utvecklingsmålen för Sörmland med tillhörande utvecklingsstrategier ställer krav på utveckling av den regionala kollektivtrafiken. Med rätt inriktning för den framtida kollektivtrafiken kan den bidra till att utvecklingen leder mot Sörmlandsstrategins samtliga fyra huvudmål för regionens utveckling:

Mål 1 "I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens"

Möjligheter att utbilda sig är beroende av en god tillgänglighet för alla invånare till utbildningsinstitutioner. En väl utvecklad kollektivtrafik är därför en grundförutsättning för att ge alla invånare goda möjligheter att utbilda sig och att arbeta. Mot bakgrund av regionens ambitioner att bättre anpassa utbildningar till rekryteringsbehoven förväntas kollektivtrafikens betydelse som transportmedel till utbildning ytterligare öka i framtiden. Även när det gäller möjlighet att rekrytera kompetent arbetskraft har kollektivtrafiken avgörande betydelse. Detta gäller i synnerhet för Sörmland som har en relativt lägre andel högt utbildade invånare och närhet till flera områden med en stor andel invånare med eftergymnasial utbildning.

Mål 2 "Sörmland har starka samband med omvärlden"

I den växande Mälardalsregionen har kollektivtrafiken en central uppgift. Grundläggande för en växande region är att de funktionella regionala sambanden kan stärkas. Kollektivtrafiken bidrar dels till att utveckla de regionala och lokala stråken, dels att stärka utvecklingskraften i delregionala centra och lokala orter. Kollektivtrafiken blir också en avgörande faktor för hela regionens utveckling genom att den möjliggör bebyggelseutveckling även utanför de mest expansiva delarna av regionen.

Mål 3 "Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv"

Kollektivtrafiken har en central roll när det gäller att utveckla och förstärka de regionala sambanden och att utveckla Sörmland som en innovativ region. En utbyggd och välfungerande kollektivtrafik stärker det regionala innovationssystemet genom att underlätta samverkan mellan regionens innovationsfrämjande aktörer. Tjänstesektorn, som får en alltmer ökande betydelse för tillväxt, utveckling och sysselsättning, kännetecknas av behov av tillgänglighet i det fysiska rummet. Tillväxten kommer också i ökad grad från servicetjänster som till exempel handel, restauranger och caféer. Produktionen av dessa tjänster förutsätter också en fysisk koncentration och tillgänglighet. Ju större avsättningsmarknad desto fler tjänster kan produceras, en viktig uppgift för kollektivtrafiken är att garantera regional tillgänglighet till dessa marknader.

Mål 4 "Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer"

Attraktiviteten i en region är beroende av en rad olika faktorer. Arbete, bra livs- och boendemiljöer, den större stadens mångfald och kreativitet samt landsbygdens kvaliteter med fridfullhet och natursköna miljöer. En attraktiv region har också ett tillgängligt utbud av kultur, nöjen och evenemang. En väl utvecklad kollektivtrafik är centralt i en attraktiv region. Kollektivtrafiken ger alla invånare en grundläggande tillgänglighet till regionens utbud av sysselsättning och fritidsaktiviteter. Den bidrar också till att stärka sambanden i länet och därmed också till att det är möjligt att utveckla regionen även i gleset befolkade områden. Grundläggande för en attraktiv region är också hållbarheten i samhällsutvecklingen där miljö- och energifrågorna är i fokus i planeringen, även här har kollektivtrafiken en viktig roll.

Kollektivtrafikens betydelse för att skapa attraktiva stadsmiljöer är mycket stor. Genom sin stora yteffektivitet kan utveckling av kollektivtrafiken användas för att skapa attraktivare städer med klassiskt urbana kvaliteter. Dessa kvaliteter kan utvecklas i en innerstad med stora ytor för gående, vilket är en central komponent i städer med ambitioner om inflyttning och stark tillväxt.

Lokala utvecklingsmål

I översiktsplaner och i andra utvecklingsplaner formulerar länets kommuner mål och inriktningar för kommunens utveckling. Samtliga kommuner i Sörmland har utvecklingsmål där kollektivtrafiken kan bidra till att målen uppfylls. Flera kommuner har ambitionen att stärka de regionala sambanden genom att arbeta för att den egna kommunen blir en del av en större funktionell region med utvecklade pendlingsmöjligheter inom Mälarenregionen.

Översiktsplanerna i flera av länets kommuner visar på ett synsätt där bilens roll i samhället blir mindre och på att skapa tillgänglighet i stad och region främst genom utveckling av möjligheter att gå, cykla och att åka kollektivt. Några kommuner är tydliga med att bilen inte längre ska vara normen i samhällsplaneringen, istället ska resandet med hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. I flera kommuner läggs tonvikt på utveckling av det regionala tågsystemet och på invånarnas möjligheter att resa med tåg inom regionen. De kommuner som har koppling till tågsystemet har också ambitionen att utveckla områden i stationsnära lägen genom nybyggnad av bostäder och etablering av verksamheter.

När det gäller mål och ambitioner för stadsutveckling finns också tydliga likheter i flera av länets kommuner. De större kommunerna strävar generellt efter att begränsa stadens utbredning och att skapa en förtätad stadsstruktur med större tillgänglighet för alla invånare. Utveckling av en sådan stad kräver ett transportsystem där stadens ytor utnyttjas mer effektivt. Möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt är i flera kommuner en central utgångspunkt för planeringen.

Även de mindre kommunerna vill skapa ett levande stadsliv med större ytor för rekreation, avkoppling, möten och småskalig affärsverksamhet. Ett par kommuner har också en tydlig inriktning för nybyggnad av bostäder i staden med ökad täthet och byggande utmed starka kollektivtrafikstråk.

Vid sidan av ambitioner och inriktning för kommunernas utveckling uttrycks i översiktsplanerna också direkta önskemål om utveckling av den lokala och regionala kollektivtrafiken. De flesta kommuner uttalar en tydlig ambition att andelen resor i kollektivtrafiken ska öka. Att arbeta för stråkutveckling, ökad turtäthet och snabbare förbindelser är en ambition hos kommunerna. Förbättrade kopplingar mellan buss och tåg och att kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria drivmedel är också allmänna inriktningar i flera kommuner.

”Utveckling av kollektivtrafiken är en central komponent för att nå flera av kommunernas mål”

Utveckling av kollektivtrafiken är en central komponent för att nå flera av kommunernas mål. Många kommuner lyfter också fram kollektivtrafiken som en av de mest centrala utvecklingsfaktorerna i den egna kommunen. Också inom områden som inte är direkt kopplade till trafik har kollektivtrafiken en nyckelroll, till exempel när det gäller att stärka kommunernas tillväxt och sysselsättning genom förbättrade möjligheter att arbetspendla samt att skapa förutsättningar för kommunerna att bygga attraktiva städer.

4. Målmodell för kollektivtrafiken i Sörmland

Målen för den regionala kollektivtrafiken utgår från de mål och ambitioner på nationell, regional och lokal nivå som redovisas i föregående kapitel.

Målmodellen nedan visar på övergripande mål för kollektivtrafiken, hur målen ska nås och följas upp. Visionen är taket – ”Leva, Växa, Verka” som tar avstamp från Sörmlandsstrategins övergripande vision. Det övergripande målet ”Kollektivtrafik för tillväxt och utveckling” bryts ned i fyra områden med nyckelbegreppen funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik med vardera 1-4 olika undermål.

Hur myndigheten ska arbeta för att målen ska nås beskrivs i tre övergripande och genomsyrande strategiområden. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver på en övergripande nivå vilken inriktning arbetet ska ha. Detaljerade beskrivningar av vilka praktiska åtgärder som ska vidtas ligger utanför programmet, detta görs istället i årliga trafik-, verksamhets- och andra handlingsplaner.

Målen följs upp genom samlad bedömning som beskriver kollektivtrafikens funktionalitet, effektivitet, attraktivitet och tillgänglighet. Flera av nyckeltalen värderas utifrån både allmän och särskild kollektivtrafik. Det görs även en kvalitativ bedömning av verksamhetens måluppfyllelse som kompletterar den kvantitativa beskrivningen.

De funktionsmål och strategier som redovisas i trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen i myndighetens årsbokslut. Vissa mål följs upp flera gånger om året i samband med delårsboksluten. Uppföljningen används också i samband med den årliga trafikbeställningsprocessen, trafikbokslutet spelar här en viktig roll där nyckelsiffror som antal påstigande, produktionskostnad och biljettintäkter redovisas på linjenivå.

Leva, växa, verka

med resor i en modern kollektivtrafik

Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling

Som stöder regional och lokal utveckling – funktionell kollektivtrafik, som ska:

Stödja regionens täthet och flerkärnighet med starka förutsättningar för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion

Utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder

Utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader

Underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik

Är användarvänlig med hög kvalitet – attraktiv kollektivtrafik, som ska:

Öka kollektivtrafikens marknadsandel i andel av motoriserade resor.

Hålla en god kvalitet, vara användarvänlig, sammanhållen och samordnad

Fokusera på enkelhet och bekvämlighet för resenären

Är hållbar och samordnad – effektiv kollektivtrafik som ska:

Planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet

Planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar

Erbjuder goda resmöjligheter – tillgänglig kollektivtrafik, som ska:

Ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet

Strategier för att nå målen

Stärka storregionala samband, utveckla stadsstråk genom att:

Utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor

Utnyttja ökad kapacitet i järnvägsnätet för utveckling av regionalitågssystemet

Utveckla kollektivtrafiken för att bidra till hållbar stadsutveckling

Innovativa lösningar och kunskap genom att:

Etablera flexibla avtalsformer för möjlighet att anpassa fordon och energianvändning utifrån ny teknik

Fokusera på invånarnas mobilitet och på behovet av kombinationsresor

Använda ny teknik för betalning, information och marknadsföring

Ha beredskap att implementera trafiklösningar som bygger på utvecklad teknik

Samverka med kommuner/landsting väghållare och trafikföretag

Fokus på tillgänglighet och effektivitet

Differentiera trafikutbudet och koncentrera resurser till stomstråk och strategiska noder

Utforma prissättning och produktstruktur för balans mellan beläggning, konkurrenskraft och kostnadseffektivitet

Utveckla trafiken så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar

Öka tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken genom utveckling av nya trafikkoncept

Utveckla trafik i gleset befolkade områden genom ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik

Så följer vi upp målen:

Funktionell	Attraktiv	Effektiv	Tillgänglig
<ul style="list-style-type: none">ArbetspendlingMarknadsandelResmöjligheter nodstäderTillgänglighet till kommuncentrum	<ul style="list-style-type: none">Antal resor totaltAntal resor per invånareNöjdhetPunktlighet	<ul style="list-style-type: none">BeläggningNettokostnadKostnadstäckningFörnybara bränslenEnergianvändning	<ul style="list-style-type: none">UtbudskilometerAndel tillgänglighetsanpassade fordonAndel tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Funktionell Kollektivtrafik – för regional och lokal utveckling

- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet samt stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion
- Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder
- Kollektivtrafiken ska utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom att skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader
- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska skapa tillgänglighet för invånarna till expansiva arbetsmarknader och ge arbetsgivare ökade möjligheter att rekrytera arbetskraft. Det innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att stärka regionens flerkärnighet med snabba, prisvärda och effektiva förbindelser mellan de större tätorterna för en sammanhållen region. En nyckelfaktor för tillväxt i Sörmland är kopplingar till Stockholm och dess regionala stadskärnor samt till nodstäderna Uppsala, Västerås, Örebro, Norrköping och Linköping.

Kollektivtrafiken har en central roll för att uppfylla regionala utvecklingsmål. Kollektivtrafiken ska vara en fortsatt central utvecklingsfaktor för Sörmland. Detta innebär stora möjligheter men också ett ansvar för kollektivtrafikmyndigheten att utveckla kollektivtrafiken så att den bidrar till att uppfylla regionala och lokala utvecklingsmål inom samhällsbyggnadsområdet.

Kommunernas översiktsplaner och andra strategiska dokument visar på kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att nå kommunala utvecklingsmål. De flesta kommuner uttalar en tydlig ambition att antalet resor i kollektivtrafiken ska öka.

De större kommunerna i länet har mål och inriktningar för en mer attraktiv stad. I denna ambition har utveckling av kollektivtrafiken en central plats. Attraktiviteten i städernas kan stärkas genom att miljön i stadens centrala delar inbjuder till besök och att vistas i. En sådan miljö kräver ytor där man kan vistas och umgås som till exempel torg och parker. Genom att utveckla möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik, cykel och gång kan gaturummet utnyttjas mer effektivt och anpassas för att ge utrymme för andra verksamheter.

Bebyggelseutvecklingen styr till stor del kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter. Genom att koncentrera och förtäta bebyggelsen skapas en större marknad för kollektivtrafiken. En sådan bebyggelseutveckling innebär också kortare körvägar vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet och kostnadseffektivitet.

Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att under programperioden fördjupa dialogen med var och en av länets kommuner om kollektivtrafikens möjligheter att stödja den lokala utvecklingen och på vilket sätt städer, orter och landsbygd kan utvecklas med hjälp av en bra kollektivtrafik.

Uppföljning funktionell kollektivtrafik

Funktionell kollektivtrafik värderas generellt mer kvalitativt utifrån pendlingsutveckling och resmöjligheter och utgår i första hand från allmän kollektivtrafik. Följande indikatorer föreslås:

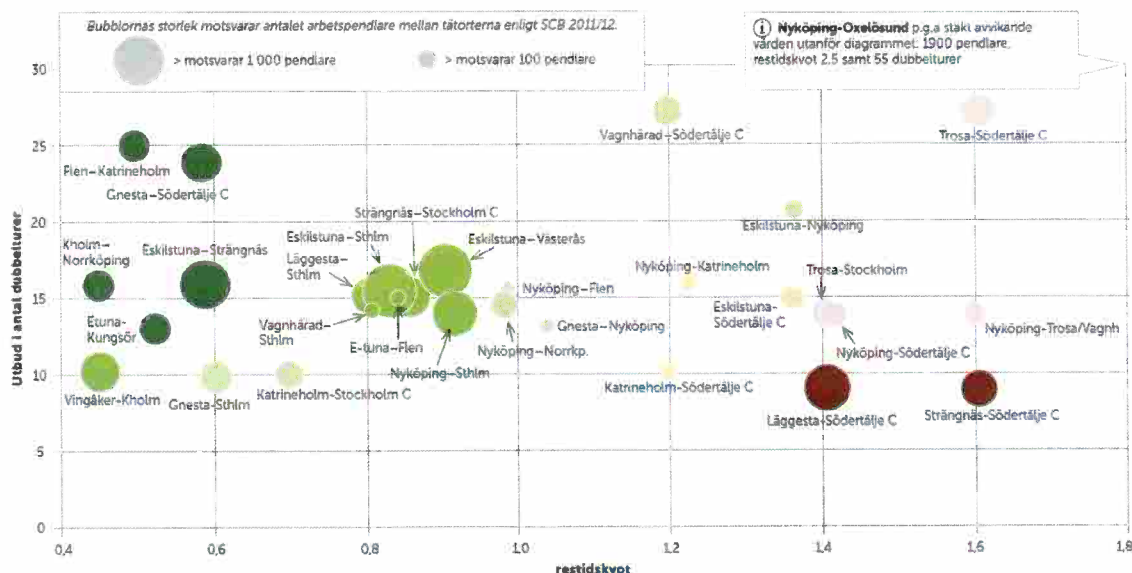
Arbetspendling: Följs upp som andel inpendlare av dagbefolkning samt andel utpendlare av nattbefolkningen och baseras på uppgifter från SCB. Värderas endast kvalitativt för att ge en indikation över kommunernas kopplingar till övriga länet och till storregionen.

Marknadsandel: Mäts som andelen resor med kollektivtrafik och taxi sett till det totala resandet med kollektivtrafik, taxi och privata motoriserade fordon (bil, moped och motorcykel). Analys av marknadsandel utgår från pendlings- och biljettstatistik och ska ses som en grov indikation. Uppdelning görs lämpligen i starka stråk och total marknadsandel för alla resor.

Nuläge uppskattas till 24 % i de starka stråken och mellan 10 och 15 % totalt. Marknadsandelen ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

Resmöjligheter mellan Sörmland och regionens tillväxtområden: Utbud och restidskvot redovisas för viktiga pendlingsrelationer. Mäts som andel av länets invånare som når regionens tillväxtområden inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn.

Nuläge enligt figur nedan. Antalet resmöjligheter ska öka utifrån målet om att utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor.



Tillgänglighet till kommuncentrum: Mäts som andel av länets invånare som når sitt eget kommuncentrum inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn. Ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Attraktiv Kollektivtrafik – Användarvänlighet och hög kvalitet

- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka
- Kollektivtrafiksystemet ska hålla en god kvalitet, vara användarvänligt, sammanhållet och samordnat
- Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på enkelhet och bekvämlighet för resenären

Kollektivtrafiksystemet ska vara enkelt att använda och kännetecknas av hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten. Ett ökat resande i kollektivtrafiken innebär en rad positiva samhällseffekter och att utvecklingen leder mot att regionala och lokala samhällsbyggnads mål kan uppfyllas. Stärkt konkurrenskraft för kollektivtrafiken innebär också minskat energibehov, ökad trafiksäkerhet och mindre miljöpåverkan från transportsystemet. Ambitionen är därför att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka.

Ambitionen att öka resandet i kollektivtrafiken kräver att de ekonomiska resurserna används effektivt. Kollektivtrafiken ska därför i första hand byggas ut där resbehoven är störst. Det kan innebära att större resandeströmmar prioriteras och att linjer eller avgångar med lågt resande ersätts av mer anpassade lösningar, exempelvis anropsstyrd trafik.

Attraktivitet handlar också om att bygga upp ett system som tar hänsyn till hela resan med möjlighet till enkla och samordnade resor med byten mellan buss och tåg. Det innebär också trygga och säkra trafikmiljöer, anslutande gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar med mera. Trafiken ska präglas av ett trafikutbud som är långsiktigt stabilt och där förändringar ska vara välgrundade och analyserade.

"Vilja välja kollektivtrafiken".

Marknadsföring och information är viktiga verktyg som i första hand ska användas för att förbättra kunskapen om kollektivtrafikens resmöjligheter och fördelar. Studier visar att egenskapen Enkelhet är mycket viktig när konsumenterna väljer tjänster. Kollektivtrafiken ska därför utvecklas med fokus på att trafiken ska vara lätt att förstå och använda. Det betyder att linjesträckningar och bytesmöjligheter ska vara lätt överblickbara och att betal- och informationssystem ska präglas av enkelhet och logik.

Utgångspunkten för kollektivtrafikmyndighetens arbete med marknadsinsatser är "Vilja välja kollektivtrafiken". Genom regelbundna marknadsundersökningar bygger myndigheten upp kunskap om den kundupplevda kvaliteten i kollektivtrafiken och hur de invånare som inte reser med kollektivtrafiken uppfattar länets kollektivtrafik. Myndighetens marknadskommunikation ska i första hand inriktas på de faktorer som ökar resandet i kollektivtrafiken. Det betyder att resmöjligheter och kunskap om kollektivtrafiken ska kommuniceras för att på så sätt stimulera till att invånarna väljer kollektivtrafiken för sina resor. Fokus i marknadskommunikationen ska också ligga på att betona de fördelar som finns med att resa med kollektivtrafiken jämfört med andra trafikslag.

Uppföljning attraktiv kollektivtrafik

Attraktiv kollektivtrafik mäts generellt kvantitativt utifrån resande och attityder. Indikatorerna ska ta hänsyn till såväl allmän som särskild kollektivtrafik:

Totalt antal resor: Mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Baseras på biljettvisering ombord samt bokningar i den särskilda kollektivtrafiken.

Nuläge allmän kollektivtrafik: ca 13 miljoner resor/år (inklusive regional tågtrafik). Ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel till 14 miljoner 2017 och 15 miljoner 2020.

Nuläge särskild kollektivtrafik: ca 400 000 resor. Ska minska utifrån mål om ökad samordning.

Antal resor per invånare: Antalet påstigande/bokningar i förhållande till folkmängden i olika områden. Den särskilda kollektivtrafiken mäts lämpligen utifrån antalet innehavare av färdtjänstillstånd.

Nuläge allmän kollektivtrafik: 45,7 resor per invånare. Antalet resor per invånare ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel till 48,3 år 2017 och 50,3 år 2020.

Nuläge särskild kollektivtrafik: Tas fram under 2016.

Nöjdhet: Egna kundundersökningar genomförs med jämna mellanrum kopplat till såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Kundundersökningarna omfattar både resenärer och icke-resenärer i kollektivtrafiken.

Nuläge allmän kollektivtrafik: 64 % nöjda kunder (2015) enligt Svensk Kollektivtrafiks Nöjd Kund Index. Ny referensmätning görs under slutet av 2016. Nöjdheten ska öka utifrån målet om användarvänlighet och hög kvalitet med 3 procentenheter till 2017 och 6 procentenheter till 2020 enligt referensmätning.

Nuläge särskild kollektivtrafik: Sammanvägd nöjdhet (mars-augusti 2016) 3,86 på en femgradig skala. Ska öka utifrån mål om användarvänlighet och hög kvalitet.

Punktlighet: Mäts utifrån statistik från Trafikverket för tågtrafiken samt från realtidssystem för busstrafiken och planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken.

Nuläge allmän kollektivtrafik: Omkring 90 % för tågtrafiken. Referensmaterial och mätmetodik för busstrafiken tas fram under 2017.

Nuläge särskild kollektivtrafik: X

Effektiv kollektivtrafik – hållbar och samordnad

- Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet
- Kollektivtrafiken ska planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att utveckla samhället mot ökad hållbarhet. Att fler människor väljer att resa kollektivt med tåg eller buss i stället för med bil innebär att miljöbelastningen minskar och är i sig ett viktigt steg mot ett mer hållbart samhälle.

Kollektivtrafiken i Sörmlands län ska utvecklas mot att stärkas som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Miljöbelastningen från kollektivtrafiken ska minskas genom ett kontinuerligt förbättringsarbete när det gäller drivmedel och minskad energiåtgång.

Andelen fordon som drivs med fossilfria bränslen ska öka. För största energi- och miljöeffektivitet är det även viktigt med en god beläggning ombord på fordonen. Ökad beläggning i fordonen innebär att resurserna kommer till nytta för fler personer, att energiåtgången per resa minskar och att miljöbelastningen fördelas på fler resenärer.

”Utveckling av kollektivtrafiken samtidigt som de offentliga kostnaderna hålls på en rimlig nivå kräver att verksamheten drivs kostnadseffektivt”.

Kollektivtrafiken i Sörmland finansieras inte ens till hälften av biljettintäkter. Resterande del av kollektivtrafikens finansieringsbehov täcks av tillskott från landstinget och länets kommuner. Utveckling av kollektivtrafiken samtidigt som de offentliga kostnaderna hålls på en rimlig nivå kräver att verksamheten drivs kostnadseffektivt.

En nyckelfråga är att skapa ett attraktivt system som resenären upplever som prisvärt och ändamålsenligt. Produktsortimentet ska vara sådant att det kan bidra till att öka resandet även under tider då resandet generellt är lägre och det finns ledig kapacitet i kollektivtrafikens fordon.

Ur effektivitetsperspektiv är det också viktigt att restiderna minskar. Minskad restid gör att trafikföretagen kan utföra mer trafik för samma ersättning eller att behovet av ekonomiskt tillskott till trafiken kan minska. Snabbare resor är också ett starkt önskemål från många resenärer och är därmed också en viktig konkurrensfaktor.

För att öka effektiviteten är det också viktigt att arbeta för standardlösningar som tas fram på nationell eller europeisk nivå. Det kan exempelvis handla om fordonskrav, trafiksäkerhet, reseplanerings- och informationstjänster samt produktsortiment för färdbevis.

Uppföljning effektiv kollektivtrafik

Effektiv kollektivtrafik mäts kvantitativt utifrån trafikproduktion och resandestatistik. De flesta indikatorer värderar såväl allmän som särskild kollektivtrafik.

Beläggning: Visar hur många passagerare som i genomsnitt färdas med kollektivtrafiken för varje utbudskilometer som faktiskt körs och bygger på en uppskattning av antalet personkilometer.

Nuläge allmän kollektivtrafik: ca 7,4 passagerare per utbudskilometer - ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnads- och energieffektivitet till ca 7,6 2017 och 8,0 2020.

Nuläge särskild kollektivtrafik: samordningsgrad

Nettokostnad, invånare och km: Nettokostnaden (trafikkostnader-biljettintäkter) divideras genom antalet invånare respektive körda kilometer för att underlätta jämförelser. Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken.

Nuläge allmän kollektivtrafik: 1 702 kr per invånare och 30,5 kr per utbudskilometer. Ska minska utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Nuläge särskild kollektivtrafik: Nuläge tas fram i samband med årsbokslut 2016.

Kostnadstäckning: Andelen av trafikkostnaden som täcks med biljettintäkter, ett enkelt mått med information om trafikens lönsamhet. Räknas fram inklusive respektive exklusive skolkortsintäkter. Mäts enbart för allmän kollektivtrafik.

Nuläge inklusive skolkortsintäkter: är 37 % - ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Förnybara bränslen, km: Antal körda kilometer med förnybara bränslen.

Nuläge allmän kollektivtrafik: 65 %. ska öka utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet till 92 % 2017 och 98 % 2020.

Nuläge särskild kollektivtrafik: ska vara 100 % i trafikavtal som påbörjas 1 januari 2017.

Energianvändning: Mäts som antal förbrukade Kwh per fordonskilometer (mäts enbart för allmän kollektivtrafik och då för busstrafik).

Nuläge: 3,8 kwh/fordonskilometer. Ska minska utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet till 3,6 kwh/fkm 2017 och 3,0 kwh/fkm 2020.

Tillgänglig kollektivtrafik – för goda resmöjligheter

- Kollektivtrafiken ska ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet

Tillgängligheten till kollektivtrafiken har successivt ökat. Anpassning av fordon och hållplatser, införande av informationssystem och ökad kunskap om behov hos människor med olika former av funktionsnedsättning har bidragit till detta. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fortsätta, bland annat genom krav på fordonsutformning, tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt tydligare och mer lättförståelig information.

Kollektivtrafiken i Sörmland ska i så stor utsträckning som möjligt vara tillgänglig för alla människor. Den linjelagda kollektivtrafiken är beroende av ett resandeunderlag som gör det ekonomiskt försvarbart att bedriva kollektivtrafik. I gleset befolkade områden kan det vara svårt att erbjuda kollektivtrafik med tillräckligt stort utbud. Under år 2015 genomfördes en utredning av hur kollektivtrafiken på landsbygden kan utvecklas. Ambitionen är att trafiken på landsbygden ska öka tillgängligheten till arbete, skola och fritidsaktiviteter genom anropsstyrd trafik med mindre fordon.

"I ett längre perspektiv kan utvecklingen handla om att erbjuda möjligheter att kombinera sin bussresa med tjänster som bilpool, hyrbil, taxi eller cykeluthyrning"

Den nuvarande utvecklingen innebär ett ökat behov av så kallade kombinationsresor där kollektivtrafiken samspelar med andra trafikslag för att på så sätt passa fler människor. Kollektivtrafiken behöver därför utvecklas med hänsyn till detta genom bättre möjligheter att utnyttja både buss, tåg och till exempel cykel för sin resa. En ambition är att stärka dessa möjligheter genom att samverka med länets kommuner och Trafikverket när det gäller infrastruktur i närheten av hållplatser och knutpunkter. Det kan till exempel gälla cykel- och bilparkering vid större hållplatser eller att utveckla sammanhängande och gena gång- och cykelstråk till kollektivtrafikens terminaler och stationer.

I ett längre perspektiv kan utvecklingen handla om att erbjuda möjligheter att kombinera sin bussresa med tjänster som bilpool, hyrbil, taxi eller cykeluthyrning. Utvecklingen kan innebära behov av att kollektivtrafikmyndigheten tar ett större ansvar med ökat fokus på invånarnas behov av mobilitet där olika trafikslag kan användas. Under programperioden bör möjligheterna utredas för att i mindre skala testa helt nya trafiklösningar och intelligenta trafiksystemlösningar.

Olika former av funktionsnedsättningar kan utgöra ett hinder för att resa med kollektivtrafiken. Sådana hinder kan till exempel avse svårigheter att röra sig, att se, att höra, att tolka och bearbeta information samt att tåla vissa ämnen. Målet är att utveckling av kollektivtrafiken i Sörmland ska ta hänsyn till alla resenärgruppers behov och utvecklas så att olika former av funktionsnedsättningar inte hindrar människor att använda kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett alternativ för resenärer med funktionsnedsättning och därmed minska beroendet av färdtjänst. I samråd med länets kommuner vill kollektivtrafikmyndigheten därför utreda möjligheterna att utveckla nya trafikkoncept för de resenärer som har behov av hög tillgänglighet i form av korta gångavstånd till/från hållplats. Sådana trafikkoncept kan till exempel avse så kallad servicelinjetrafik eller flextrafik.

Uppföljning tillgänglig kollektivtrafik

Tillgänglig kollektivtrafik mäts i huvudsak kvantitativt utifrån fordons och bytespunkters tillgänglighet för funktionsnedsatta. Tillgänglighet mäts också utifrån ett bredare perspektiv kopplat till utbud. Indikatorerna avser endast allmän kollektivtrafik.

Utbudskilometer, invånare: Antalet utbudskilometer per invånare är en indikator på vilken service kollektivtrafiken erbjuder. Uppgifter tas fram ur myndighetens trafikdatabas.

Nuläge: 68,0 utbudskilometer per invånare. Ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet till 69,5 2017 och 70,0 till 2020.

Fordon, andel tillgänglighetsanpassade: Kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon är att det ska vara utrustat med ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Samtliga tre kriterier måste vara uppfyllda. Vid upphandling ska kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon följa de rekommendationer som återfinns i kollektivtrafikbranschens vägledning för funktionella krav, "Buss 2014". Vägledningen beskriver de funktionskrav som branschen gemensamt har enats om och som går utöver gällande lagstiftning.

Nuläge (ingången av 2016): 20 %. Ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet till 98 % 2017.

Bytespunkter och hållplatser: Andel fullt tillgänglighetsanpassade enligt vägledningen "Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland". Kollektivtrafikmyndigheten 2014. Följs upp genom inventering av bytespunkter och hållplatser.

Nuläge: I Eskilstuna är cirka 70 procent av de totalt 351 hållplatser, där kommunen är väghållare, tillgänglighetsanpassade varav samtliga hållplatser på linje 1 till och med 6. Hållplatser som åtgärdas eller nyanläggs anpassas för tillgänglighet.

5. Framtida trafikutveckling

Detta avsnitt beskriver inriktningen för den regionala kollektivtrafiken. Trafiksystemet utgår från den regionala tågtrafiken som succesivt kommer byggas ut under programperioden. Busstrafiken utvecklas ytterligare utifrån befintlig struktur. Ett särskilt fokus läggs under programperioden på kollektivtrafik som verktyg för stadsutveckling. Den särskilda kollektivtrafiken ses som ett viktigt verktyg för fortsatt ökad samordning, ökad effektivitet och förbättrad tillgänglighet,

Ett sammanhållet och stabilt trafiksystem

Den regionala kollektivtrafiken ska fungera som ett sammanhållet system med så smidiga gränser som möjligt mellan aktörer och trafikslag. I detta system utgör spårbunden kollektivtrafik den naturliga stommen. Trafikutbudet i den regionala tågtrafiken behöver därför fungera som ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar, och uppfattas som förutsägbart och bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer. Ett stabilt trafiksystem skapar långsiktig trygghet för befolkning och näringsliv, ökar tilliten till kollektivtrafiken och underlättar såväl det dagliga resandet som planering av anslutande buss- och tågtrafik.

"Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten kommer öka efterfrågan på tåg- och bussresande över länsgräns"

Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten kommer öka efterfrågan på tåg- och bussresande över länsgräns. Trafiken behöver därför byggas upp så att de olika trafiktyperna kompletterar varandra. Tågtrafiken ger möjlighet till resor på lite längre avstånd. Mellan huvudorterna inom länet kompletteras tågen med bussar i ett sammanhängande regionalt stamnät samt, mellan Gnesta och Södertälje, en väl utbyggd pendeltågstrafik. Tågtrafiken och det regionala stamnätet kompletteras av lokal busstrafik, som i första hand trafikerar inom respektive kommun, samt av stadstrafik i de större orterna. Såväl den framtida regionala tågtrafiken som busstrafiken ska karakteriseras av fasta linjesträckningar, enhetligt uppehållsmönster och långsiktigt stabila tidtabeller med regelbundna avgångar. Den regionala busstrafiken ska utvecklas ytterligare genom snabbare trafik och tätare turutbud med fokus på stråk med störst resbehov och på kopplingar till tillväxtområden i omkringliggande län.

Regional tågtrafik - Ryggraden i trafiksystemet

De senaste femton åren har resandet över länsgränser i Mälardalen ökat kraftigt även om det stagnerat de senaste åren. Utvecklingen har gjort att resenärerna och samhället i stort blivit allt mer beroende av en väl fungerande regional tågtrafik. Det har blivit allt tydligare att planering och utveckling av såväl regional kollektivtrafik som infrastruktur behöver ske gemensamt för länen i Mälardalen. Samarbetet inom ramen för "En Bättre Sits"⁵ är nu väl etablerat och bör förstärkas ytterligare under planperioden. Under programperioden kommer kollektivtrafikmyndigheten därför att arbeta för att det regionala tågssystemet utvecklas så som beskrivs nedan.

Den regionala tågtrafiken spelar en central roll för att förverkliga de regionala målen för transportsystemet. Regionaltågstrafikens särdrag i förhållande till annan trafik är att den genom sin

⁵ Samarbete i infrastruktur- och transportfrågor mellan sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland

förmåga att knyta samman kommuner, nodstäder och regionala kärnor kan utgöra ryggraden i det regionsammanbindande transportsystemet. Den har därmed en särskild uppgift att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och möjliggör ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande regionen. Regionaltågstrafik främjar stadsutveckling och bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

För att kollektivtrafik ska uppfattas som enkel och attraktiv behövs ett hela-resan-perspektiv där resenären kan kombinera olika transportslag på ett effektivt och enkelt sätt. Regionaltågstrafiken behöver därför ingå som en väl integrerad del i den större sammanhållna regionala kollektivtrafiken och ses som en del i ett system snarare än enskilda linjer och avgångar. Biljettsystem och prissättning för regionaltågstrafiken ska inkludera även den anslutande och parallellt bedrivna kollektivtrafiken. Regionaltågstrafiken har också en uppgift att koppla samman orter i Mälardalen med den interregionala tågtrafiken mot exempelvis Göteborg, Malmö, Oslo och Sundsvall.

Regionaltågens basstrafik planeras i huvudsak göra uppehåll på stationer motsvarande dagens trafik. Upphåll på eventuella nya stationer ska föregås av utredningar som bland annat beaktar resandeunderlag och förutsättningar i spårkapaciteten. Kvaliten behöver vara god och utbudet långsiktigt, förutsägbart och med kapacitet att ta emot fler resenärer över tid. Restiderna behöver successivt kortas, framförallt i relationerna mellan de större städerna. Detta kan sannolikt delvis tillgodoses genom kompletterande och i huvudsak snabbare regional och interregional trafik som endast gör uppehåll på ett fåtal orter.

Resande med regionaltågstrafik och anslutande lokal trafik behöver uppfattas som attraktivt. De långa restiderna ställer därför krav på en relativt sätt högre komfortnivå. Regionaltågstrafik behöver, i likhet med övrig regional kollektivtrafik, vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning.

Ett första steg: Program Ny trafik 2017

Programmet Ny trafik 2017 implementerades i december 2016 med fler turer utmed samtliga järnvägssträckor genom bland annat Sörmland. För de viktigaste relationerna har detta exempelvis inneburit följande utbudsförbättringar:

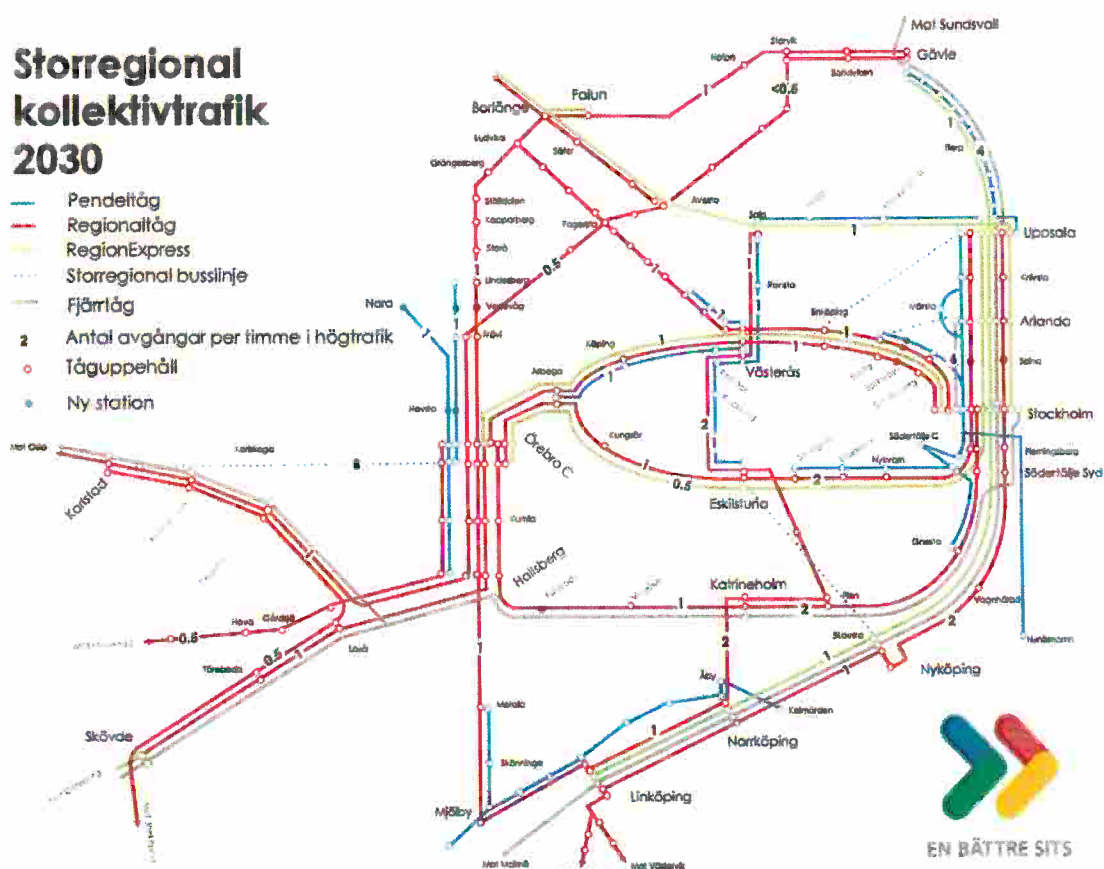
- Svealandsbanan Stockholm-Strängnäs-Eskilstuna: från 15,5 turer per vardag och riktning till 19,5 turer
- Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg: från 10 turer per vardag och riktning till 12 turer
- Nyköpingsbanan Stockholm-Nyköping: från 14 turer per vardag och riktning till 17 turer
- UVEN Eskilstuna-Västerås: från 17 turer per vardag och riktning till 19 turer

Under hösten år 2017 införs nya pendlarbiljetter där anslutningsresor på såväl start- som målpunkten ingår framöver automatiskt vid köp av periodkort för regionaltågen. Från och med år 2019 levereras nya järnvägsfordon vilket ger möjligheter för ytterligare utbudsförbättringar utmed Svealandsbanan, Nyköpingsbanan och för UVEN systemet.

Nästa milstolpe för trafiken: Målbild 2030

För att vidareutveckla transportsystemet som uppfyller mål och krav enligt beskrivningen ovan har en målbild för år 2030 tagits fram. Jämfört med programmet Ny trafik 2017 innebär det framför allt mer genomgående tåg Sörmland-Arlanda/Uppsala, men även kortade restider mellan regionala nodstäder genom snabba direkttåg. Ostlänken och en helt ny station vid Skavsta flygplats utanför Nyköping innebär betydelsefulla förändringar, främst kortare restider, i södra delen av länet. För att säkerställa trafikeringen av Skavsta flygplats med regionaltåg är kollektivtrafikmyndighetens inriktning att den planerade infrastrukturen på sikt kompletteras så att ett och samma tåg både kan angöra Nyköping C och Skavsta flygplats.

Även mellan Västerås och Eskilstuna samt mellan Strängnäs och Södertälje planeras för tätare trafik genom helt nya pendeltågsupplägg, men satsningarna är beroende av infrastrukturåtgärder. Persontrafiken på södra delen av TGOJ banan Flen-Nyköping (-Oxelösund) beräknas inte återupptas under programperioden men förutsättningarna kan komma att förändras beroende på bildandet av storregioner.



Figur: Målbild 2030 Regional tågtrafik

Den regionala busstrafiken - fortsatt utveckling

Grundprincipen är att det regionala stornätet trafikeras över hela trafikåret med ett stabilt basutbud över hela trafikdygnet med upp till fyra avgångar per timme under högtrafik. I det inomkommunala linjenätet kan utbudsnivån variera, med täta avgångar till att i vissa fall trafikeras endast under skoldagar och i anslutning till skolans start- och sluttider.

Enligt målen för kollektivtrafiken i Sörmland ska kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i länet öka. Förändringar i linjenätet de senaste åren har också medfört att resandet i den regionala busstrafiken har ökat. Förändringarna syftade till att genom fler turer och snabbare/rakare körvägar prioritera stråk där det finns ett stort resandeunderlag. Analyser av restidskvoter och marknadsandelar visat att utvecklingen behöver fortsätta med denna inriktning.

Under programperioden vill därför kollektivtrafikmyndigheten fortsätta att utveckla den inomregionala busstrafiken med fokus på snabbare förbindelser och tätare trafik i stråk med stora resbehov. Myndighetens arbete ska också fokusera på att integrera trafiksystemet med tillväxtorter i omkringliggande län, med prioritering av Stockholmsregionen, Västerås/Eskilstuna och Norrköping/Linköping.

Det finns också behov av att utveckla kompletterande trafiklösningar, till exempel i glest befolkade områden. Möjligheter finns att utvecklas sådan trafik genom samordning av allmän, linjelagd trafik och särskild, anropsstyrd kollektivtrafik. I och med att kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för verksamheten i beställningscentral för särskild kollektivtrafik finns goda förutsättningar att utveckla sådana nya trafiklösningar.

Tätortstrafik som bidrar till stadsutveckling

Ungefär två tredjedelar av resandet i länets busstrafik sker i stadstrafiken och andelen har succesivt ökat de senaste åren. Resandet med stadstrafiken i Eskilstuna omfattade drygt 5 miljoner resor år 2015, vilket innebär mer än hälften av bussresorna i länet gjordes i stadstrafiken i Eskilstuna och att antalet bussresor i staden har ökat med 26 procent de senaste tio åren. År 2015 registrerades för första gången mer än 1 miljoner resor i stadstrafiken Nyköping, en ökning med 45 procent de senaste tio åren. I Katrineholm har resandeutvecklingen varit i stort sett oförändrad de senaste tio åren, totalt 193 000 resor genomfördes i stadstrafiken år 2015. Strängnäs har relativt sett haft den bästa resandeutvecklingen de senaste tio åren i stadstrafiken med närmare en fördubbling av resandet till 309 000 resor år 2015.

I de kommunala översiktsplanerna anges mål och inriktningar för utveckling av bebyggelse och trafik. Stadstrafiken med buss i de fyra städerna Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm och Strängnäs kan utgöra ett verktyg för att utvecklingen ska leda mot kommunernas mål. Kommunerna har bland annat ambitioner att begränsa städernas utbredning och att skapa en förtätad stadsstruktur med större tillgänglighet för alla invånare. En sådan stadsutveckling ger kollektivtrafiken goda förutsättningar genom ett större kundunderlag och kortare körvägar. På så sätt kan kollektivtrafiken öka sin andel av det motoriserade resandet, vilket i sin tur innebär att stadens ytor utnyttjas mer effektivt.

I Eskilstuna är ambitionen att begränsa stadens utbredning genom att förtäta den inifrån och ut. Förtätningen väntas innebära att underlaget för service stärks och att befintlig infrastruktur kan

utnyttjas mer kostnadseffektivt. Genom att begränsa stadens utbredning vill kommunen uppnå en mer stadsmässig och tät bebyggelsestruktur med större möjligheter att förbättra och utveckla kollektivtrafiken. Kommunens inriktning är att bilen i fortsättningen inte ska vara norm i samhällsplaneringen och att planering av trafik och bebyggelse ska leda till ett minskat resande med bil.

Inriktningen för Nyköping är en tätare stad som kan skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik och för utveckling av serviceutbudet. Inriktningen väntas leda mot en hållbar utveckling i staden. Staden ska byggas ut genom förtätning utmed kollektivtrafikstråk och tydliga noder för kollektivtrafik ska skapas i några utpekade stadsdelscentra.

Vägledande för stadsutvecklingen i Katrineholm är översiktsplanens strategier som innebär att stadens ska byggas tätt med närhet till resecentrum. Den tätare staden ska ge bättre förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik. Stadsrummet ska utvecklas så att större gator omvandlas till stadsgator i mindre skala. Kommunens ambition är också att utveckla kollektivtrafiken med högre turtäthet och kortare restid för att på så sätt öka andelen resande med kollektivtrafiken.

Även i Strängnäs är inriktningen att komplettera stadskärnan med ny bebyggelse. Ambitionen är ett minskat transportarbete med minskad klimatpåverkan, jämfört med en utbyggnad i stadens periferi. Utvecklingen förväntas innebära att fler invånare erbjuds möjligheten att välja ett centralt boende, där man kan leva utan bil. Bebyggelseutvecklingen ska också koncentreras med närhet till järnvägsstationen, bland annat för att stärka förutsättningarna för resande i kollektivtrafiken.

"En väl utbyggd stadstrafik innebär att invånarna ges tillgänglighet till de centrala delarna med dess utbud av offentlig och kommersiell service"

En väl utbyggd stadstrafik innebär att invånarna ges tillgänglighet till de centrala delarna med dess utbud av offentlig och kommersiell service. Som framgår ovan har kommunerna en tydlig ambition att förtäta staden med bebyggelse och att öka tillgängligheten för invånarna till de centrala delarna. Denna ambition kräver dock resurser i form av central mark och här spelar en utbyggd kollektivtrafik en central roll. Genom att fler människor väljer att resa med buss minskar behovet gatutrymme i stadens centrala delar. Det innebär att gator som dimensionerats för biltrafik kan omvandlas till ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät med mindre barriäreffekter och att ytor för ny bebyggelse och grönområden kan frigöras.

Fler resor med kollektivtrafiken blir därmed en av nyckelfaktorerna för ett effektivt trafiksystem och för att öka stadens attraktivitet. En sammanhållen, tät bebyggelse ger förutsättningar för en kollektivtrafik med hög kvalitet när det gäller turtäthet och restider.

Utifrån kommunernas ambitioner för utbyggnad av städerna anser kollektivtrafikmyndigheten att det är angeläget att utveckla och anpassa linjenätet i stadstrafiken i de fyra städerna. Bussystemet bör i framtiden vara uppbyggt med täta och snabba förbindelser mellan stadens perifera delar och de centrala delarna. Befintlig busstrafik utvecklas så att den i högre grad motsvarar invånarnas behov av täta och snabba resor mellan större bostadsområden och stora målpunkter. Något längre avstånd mellan hållplatser kan vara aktuellt på vissa sträckor jämfört med idag för att på så sätt erbjuda snabbare resor.

Som komplement till den utvecklade busstrafiken i staden bör bussystem skapas med egenskaper som tillgodoser de behov äldre och funktionsnedsatta har. Denna busstrafik körs med mindre fordon och innebär korta gångavstånd till hållplatser och kännetecknas av en lugn och trygg resa. Rätt utformad kan denna trafik ersätta en del av de resor som sker med färdtjänst.

Kommersiell trafik kompletterar

Kollektivtrafikmyndighetens inriktning är att kommersiella initiativ ska uppmuntras och trafikavtal utformas för att göra det möjligt att öka alternativt sänka utbudsnivåerna, beroende på hur den kommersiella trafiken utvecklas. Ett exempel på detta är de så kallade Trosabussarna bedriver kommersiell trafik mellan Trosa och Stockholm. Trafiken finansierades tidigare med stöd av samhället med har succesivt utvecklats till rent kommersiell trafik. Se vidare kapitel om marknadstillträde och beslut om allmän trafikplikt.

Anropsstyrd allmän och särskild kollektivtrafik – ökad samordning

Den särskilda kollektivtrafiken har en viktig roll som verktyg att öka tillgänglighet och effektivitet i det totala kollektivtrafiksystemet. I enlighet med myndighetens utökade uppdrag och medlemmarnas ambition om att öka samordningen mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken har Servicecenter Sörmland etablerats. Genom Servicecenter Sörmland ges fler verktyg för att åstadkomma ett integrerat och samordnat trafiksystem i länet. Detta genom möjligheten att använda befintliga fordon mer effektivt med en högre belägningsgrad och högre grad av samordning mellan olika resenärsgupper. Servicecenter Sörmland är även medborgarens ingång för bokning och annan kundservice för den samlade kollektivtrafiken. Under år 2015 har kommunöversyner genomförts där möjligheterna att utveckla samordning av främst den anropsstyrda kollektivtrafiken har utretts. I dessa ges en översyn av resandet med landsbygdstrafiken, den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och kompletteringstrafiken i syfte att finna framtida samordningsmöjligheter.

Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att hantera både upphandling och förvaltning av avtal när det gäller den särskilda kollektivtrafiken och att ta över ansvaret för detta i den takt kommunerna i länet önskar. Under programperioden ska därför myndighetens dialog med kommunerna fortsätta när det gäller önskad utveckling av den särskilda kollektivtrafiken och av myndighetens roll och ansvar.

Flera kommuner har även uttalat att man, när innevarande avtal går ut, har för avsikt att låta myndigheten upphandla och förvalta framtida skolskjutsavtal vilket ytterligare kan öka förutsättningarna för ett samordnat trafiksystem.

6. Från program till trafik

Samverkan i planering och trafikutveckling

Samhällsplanering på olika organisatoriska nivåer i den offentliga sektorn påverkar kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafikens utbud utgör i sin tur en grund för samhällsplanering och byggande. På så sätt finns ett ömsesidigt beroende av samhällsbyggande och kollektivtrafikplanering.

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland ska fortsätta att vara en aktiv och drivande part i de storregionala sammanhangen, både på politisk nivå och i de forum där tjänstemän samverkar. I det inomregionala samarbetet är myndighetens ambition att bidra till att samverkansformerna utvecklas ytterligare utifrån ett medborgar- och resenärsperspektiv.

Kollektivtrafikmyndigheten har det formella ansvaret för utveckling av länets kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska fungera som ett verktyg för regional och lokal utveckling och utgöra ett medel att nå ett hållbart transportsystem krävs dock att myndigheten, kommunerna, landstinget, regionförbundet och övriga aktörer arbetar med en gemensam inriktning. Utveckling och planering av kollektivtrafiken bör därför ses som en gemensam angelägenhet där samverkan är centralt för att utveckla kollektivtrafiken. Ett sådant synsätt kräver engagemang av alla parter och att resurser avsätts för samverkan i syfte att utveckla länets kollektivtrafik.

Den kommunala översikts- och detaljplaneringen, den regionala planeringen via regionförbundet och länsstyrelsen samt den nationella statliga infrastrukturplaneringen är särskilt viktiga vid behovsanalys och planering av kollektivtrafik.

I Sörmland finns väl etablerade planeringsnätverk. Dessa ska användas och utvecklas ytterligare för att intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska kunna genomföras. Kollektivtrafikmyndigheten anordnar regelbundet nätverksträffar med tjänstemän från länets nio kommuner, landstinget och regionförbundet där aktuella frågor som berör kollektivtrafiken diskuteras.

Regionförbundet Sörmland ansvarar för den regionala transportgruppen, där representanter för kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen och Trafikverket deltar och prioriterar investeringar i infrastruktur. Treparsamverkan finns etablerad i Eskilstuna, där kommunerna, kollektivtrafikmyndigheten och ansvarigt trafikföretagregelbundet träffas för att gemensamt arbeta för kollektivtrafikens utveckling. En målsättning är att denna samverkansform ska sprida sig till fler områden i takt med framtida trafikavtal.

Mälardalsrådet håller samman samarbetet mellan sju län i infrastruktur- och transportfrågor under namnet "En Bättre Sits", EBS. Denna samverkan har utvecklats till en stark och historiskt unik process med ett samverkande nätverk av politiker från hela regionen med stöd av tjänstemän från de planupprättande organen i länen, Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Planeringssamverkan kring den regionala tågtrafiken i Mälardalen hanteras genom MÄLAB, där frågor om planering, trafikering, marknadsföring, betalsystem och strategisk utveckling hanteras i nära samverkan med trafikbolag och samtliga berörda län i regionen.

Utveckling av kollektivtrafiken bör ske under former som skapar engagemang och delaktighet i den gemensamma affären, vilket kräver ett nära samarbete med trafikföretagen. Under den kommande programperioden är det därför kollektivtrafikmyndighetens ambition att ytterligare stärka samverkan med trafikföretagen.

"Kollektivtrafiken bör ha en central plats i bebyggelseplaneringen och vara en viktig utgångspunkt i stadsutvecklingen"

Vid tätortsutbyggnad bör kollektivtrafiken vara strukturbildande så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. Kollektivtrafikmyndigheten ser med hänsyn till detta behov av att stärka samverkan och samarbetet med länets kommuner när det gäller fysisk planering och kollektivtrafikutveckling. En sådan samverkan bör omfatta frågor om hur kollektivtrafiken kan bidra till kommunal utveckling och på vilket sätt de fysiska strukturerna kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Under programperioden avser kollektivtrafikmyndigheten därför att arbeta för att stärka sambandet mellan trafik- och bebyggelseplanering och att utveckla formerna för samverkan med länets kommuner i dessa frågor.

Infrastrukturplanering

För att på bästa sätt utveckla kollektivtrafikanläggningar behövs en långsiktighet och integrerad samhällsplanering i samverkan mellan länets kommuner, regionförbundet, Trafikverket och kollektivtrafikmyndigheten.

Det politiska beslutet om de framtida regionala investeringarna är följden av en arbetsprocess, där Regionförbundet Sörmland är huvudansvarig och arbetar i samverkan med olika organisationer som Trafikverket, Mälardalsrådet, kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten.

Infrastrukturplaneringen utgår från både lokala och regionala utgångspunkter samt nationella mål och ramar. Det regionala utvecklingsprogrammet, Sörmlandsstrategin, är en gemensam utgångspunkt för planarbetet i länet. Två plandokument, som upprättas parallellt på nationell och regional nivå styr investeringarna i transportsystemet i Sörmland: Den nationella planen behandlar investeringar och underhåll av järnvägarna och de nationella vägarna. Den regionala planen hanterar de regionala vägnäten (riksvägar och länsvägar) och statlig medfinansiering av åtgärder på kommunala gator och vägar. Planerna sträcker sig över tolv år men ersätts av nya i en rullande planeringsprocess.

"De mest väsentliga utvecklingsområdena för järnvägssystemet är ökad driftsäkerhet och ökad kapacitet"

En attraktiv kollektivtrafik förutsätter att infrastrukturen är robust, har tillräcklig kapacitet och är tillgänglig samt att den har väl fungerande bytespunkter. För kollektivtrafiken i Mälardalen behöver särskilt järnvägssystemet byggas ut. De mest väsentliga utvecklingsområdena för järnvägssystemet är ökad driftsäkerhet och ökad kapacitet. Bristen på kapacitet har genom förlängda restider och rubbad systemtidtabell framför påverkat Sörmlandspilens (Stockholm-Katrineholm-Hallsberg) samt Gnestapendelns (Gnesta-Södertälje centrum) attraktivitet negativt. Regelverket för konstruktionen av tågtidtabellen försvårar ett långsiktigt stabilt trafikutbud i och med att tidtabellen

måste skapas från grunden varje år. Dessutom utgör kapacitetsbristen ett stort hinder för en långsiktigt robust och utvecklad persontrafik på järnväg.

När Citybanan med två nya pendeltågsspår genom centrala Stockholm tas i bruk sommaren år 2017 är det ett efterlängtat kapacitetstillskott, men med den ökade regional- och fjärrtågstrafiken blir ytterligare kapacitetsförstärkningar längre ut i systemet allt viktigare. Kommande viktiga satsningar avser dubbelspåret mellan Strängnäs och Härad på Svealandsbanan (klart år 2018) samt trimningsåtgärder och nya spår på Västra stambanan Järna- Hallsberg. Av stor betydelse för kapaciteten söder om Stockholm blir bygget av Ostlänken Järna-Linköping, preliminärt klar år 2028. Ostlänken medför också stora vinster genom minskade restider från stationerna Vagnhärad, Nyköping samt den nya stationen i Skavsta.

För kollektivtrafikmyndigheten är det viktigt att fortlöpande bevaka den storregionala trafikens förutsättningar på den nya banan då den även kommer att trafikeras av snabbare fjärrtåg. När fjärrtågen till/från Malmö/Köpenhamn samt eventuellt Göteborg flyttas till Ostlänken frigörs viss kapacitet på Västra stambanan vilket kommer att gynna regionaltågens framkomlighet.

För vidare utveckling av spårbunden trafik är det väsentligt med ytterligare åtgärder mellan framför allt Järna och Stockholm där det i nuläget ännu inte finns några konkreta planer. Även järnvägen mellan Eskilstuna-Västerås behöver byggas ut till dubbelspår med rakare sträckning. Avsnitt med dubbelspår på Svealandsbanan behöver bli fler för att öka robustheten särskilt om pendeltågstrafiken till Strängnäs kommer igång i enlighet med Målbild 2030. Skavstas spåranslutning i samband med Ostlänken behöver kompletteras för att möjliggöra en effektivare försörjning med regionaltågstrafik.

Generellt behöver tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning förbättras såväl vid stationer och hållplatser som i fordon. För tågtrafiken innebär driftsättning av de nya moderna fordonen från och med år 2018/19 förbättrad tillgänglighet. Även de nya stationerna i Strängnäs, och på sikt Nyköping och Vagnhärad, kommer att medföra stora förbättringar.

För stombussnätet finns behov av nya och väl tillgängliga hållplatser utmed huvudvägnätet. Detsamma gäller för bytespunkter i länets tätorter, se vidare särskilt kapitel om Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Under år 2016 genomförs en nulägesinventering av bytespunkter i länet. Syftet är att utreda och förstå dagens standard, brister och behov samt hur byten mellan olika transportslag fungerar på olika bytespunkter i Sörmland idag. Kartläggningen och nulägesinventeringen ska skapa förutsättningar för att systematiskt kunna arbeta med att förbättra kollektivtrafikanläggningar i länet. Framtagna kvalitetsmål gör att framtida investeringsplaner för kollektivtrafikåtgärder för attraktivare bytespunkter kan följas upp. Genom inventeringen ges också ett bra underlag för beslutsfattare om prioriteringar när det gäller finansiering till kollektivtrafikens infrastruktur.

För busstrafiken konkurrenskraft har restiden stor betydelse och framkomligheten för busstrafiken betyder följaktligen mycket för konkurrenskraften. Kollektivtrafikmyndigheten vill i början av programperioden genomföra ett antal framkomlighetsstudier för busstrafiken i syfte att kartlägga framkomlighetsproblem. Studier av framkomlighet i stadstrafiken och utmed busstråk i större orter ska prioriteras.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

De senaste åren har en rad åtgärder genomförts för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för människor med funktionsnedsättning. Sörmlandstrafikens fordon uppfyller i allt högre grad de krav som finns och samtliga fordon är utrustade med ramp eller lift för att underlätta ombordstigning. Hållplatser, bytespunkter, och anslutande gångstråk behöver dock utvecklas ytterligare när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

För att tillgängligheten till kollektivtrafiken ska kunna öka krävs en tät samverkan mellan olika parter. Kollektivtrafikmyndigheten har det övergripande ansvaret för länets kollektivtrafik och ansvarar för upphandling av trafikföretag för att utföra transporterna. I samband med dessa upphandlingar ställer myndigheten krav på att samtliga fordon ska uppfylla krav för anpassning till funktionsnedsättningar.

Trafikverket är vanligen väghållare för busshållplatser utanför tätort och ansvarar därmed för tillgängligheten på dessa busshållplatser. Trafikverket ansvarar också för plattformar på järnvägsstationer. Jernhusen är fastighetsägare av de flesta resecentra och stationshus vid järnvägsstationer och ansvarar därmed för tillgängligheten inom sina fastigheter. Kommunerna är väghållare i tätorter och ansvarar därmed för tillgängligheten på busshållplatser inom tätort. Kommunerna ansvarar även för den offentliga utomhusmiljön, vilket inkluderar gångvägar till och från hållplatser, terminaler och stationer. Vid järnvägsstationer är kommunen ofta fastighetsägare för området kring stationen.

"För att tillgängligheten till kollektivtrafiken ska kunna öka krävs en tät samverkan mellan olika parter"

År 2014 tog Kollektivtrafikmyndigheten fram riktlinjer för tillgänglighet⁶ för resenärer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken i Sörmland. Riktlinjerna beskriver på vilket sätt länets kommuner, Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten och andra aktörer kan arbeta för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik för alla resenärer. Syftet med riktlinjerna är att utveckling av tillgängligheten i kollektivtrafiken ska ske utifrån gemensamma utgångspunkter och en samsyn hos alla som arbetar med planering och genomförande av kollektivtrafiken. Det gemensamma synsättet ska gälla både själva trafiken och dess infrastruktur, som t ex utformning av hållplatser, terminaler och stationer. I rapporten beskrivs lagkrav, regler och riktlinjer som Kollektivtrafikmyndigheten och andra aktörer ska följa när det gäller att erbjuda full tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning.

Nyligen har en inventering av miljön på länets tågstationer, större terminaler och hållplatser⁷ genomförts. Syftet med inventeringen var att identifiera dagens standard, brister och behov, samt hur byten mellan olika transportslag fungerar vid bytespunkter i regionen. Inventeringen redovisar om bytespunkterna uppfyller dagens standardnivåer för kollektivtrafikanläggningar, samt beskriver vilka brister som finns i de fall bytespunkterna inte når standardnivåerna.

Inventeringen visar att de flesta av de större bytespunkterna och stornätets hållplatser uppfyller flertalet krav för anpassning till funktionsnedsättningar. Dock visar inventeringen att det återstår en rad åtgärder på stationer, terminaler och större hållplatser innan de kan klassas som fullt tillgängliga.

⁶ Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland. Kollektivtrafikmyndigheten 2014

⁷ Attraktiva bytespunkter i Sörmland. Regionförbundet 2016

De närmaste åren avser kollektivtrafikmyndigheten att fortsätta arbetet med anpassning av länets kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Arbetet ska koncentreras till att stärka samverkan mellan olika aktörer. Särskilt fokus ska ske på dialog med kommunerna när det gäller att möjliggöra hela resan genom anpassning av vägen till och från hållplats. Det är viktigt med vägens anpassning men även att det finns individuella lösningar som färdtjänst eller annan anropsstyrd trafik. Färdtjänsten har också stor betydelse i de fall när det inte alls är möjligt att använda den allmänna kollektivtrafiken. Samverkan med kommunerna är alltså viktig för att hitta de bästa resealternativen och att satsningar sker på de mest lämpade åtgärderna för att möjliggöra hela resan.

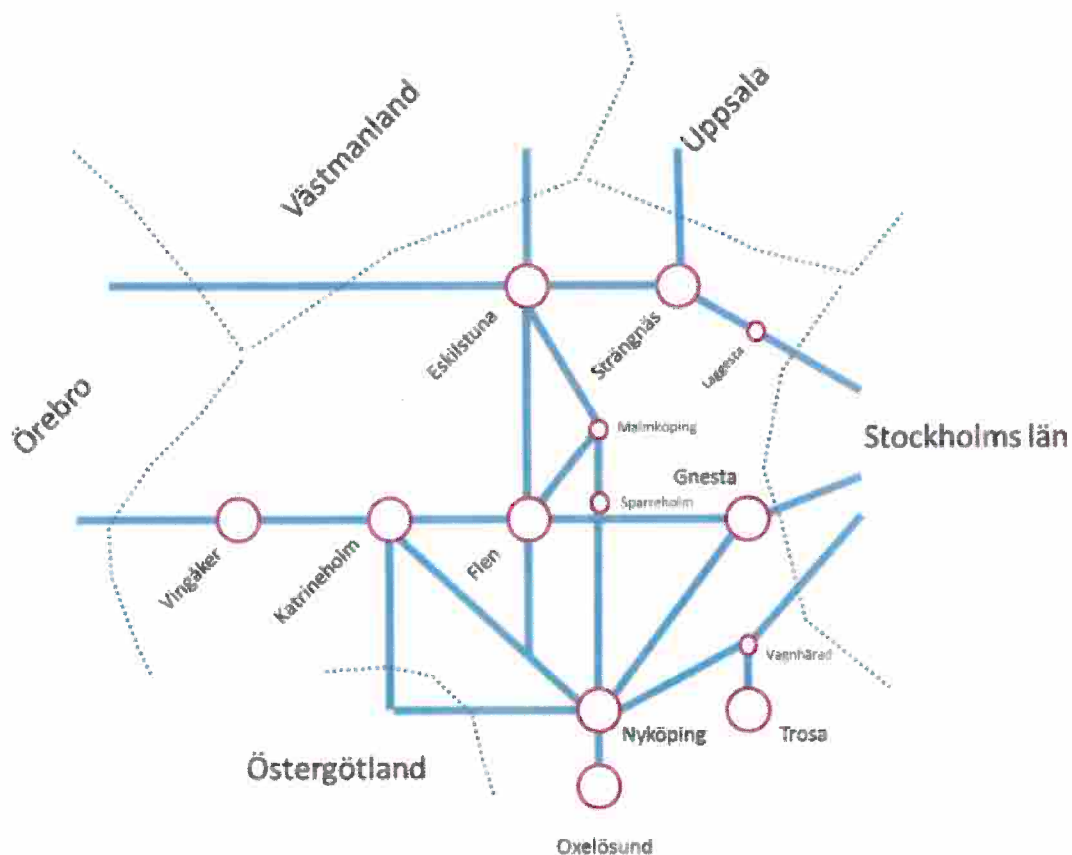
"Det mänskliga bemötandet är ofta avgörande och där förarna i kollektivtrafiken har en nyckelroll"

En resa består av flera olika delmoment och det är viktigt att resenären kan lita på att alla delar fungerar, exempelvis vid påstigande och byte. Resenären behöver känna sig trygg i att det som utlovats faktiskt fungerar. Det mänskliga bemötandet är ofta avgörande och där har förarna i kollektivtrafiken en nyckelroll. Kollektivtrafikmyndigheten ska fortsätta att ställa krav på förarnas goda bemötande i samband med upphandling och uppföljning. Kraven på förarna i detta avseende ska förtydligas och myndigheten ska i samråd med trafikföretagen precisera förarnas ansvar att underlätta resan för resenärer med funktionsnedsättning.

Samtliga fordon i busstrafiken kommer uppfylla de krav som ställs på tillgänglighet i samband med att moderniseringen av betal- och informationssystemen under året 2017. Med införande av realtidsinformation i hela länet kommer information avseende vilket fordon som används på respektive avgång kunna tillhandahållas genom reseplanerare i mobil och på webb. Samtliga fordon kommer då också erbjuda automatiska visuella och audiella hållplatsutrop. Generellt ska samtliga fordon i stadstrafik vara av låggolvstyp medan samtliga fordon i landsbygdstrafik minst ska ha lift/ramp.

Kollektivtrafikmyndighetens mål är att samtliga regionala buss- och tåglinjer ska vara fullt tillgängliga i de tätorter som anges i kartan nedan senast år 2025. Därutöver ska samtliga tätortslinjer som har ett trafikutbud motsvarande minst 10 dubbelturer per dag ha tillgänglighetsanpassade hållplatser senast år 2022. I stadstrafiken ska minst 75 % av hållplatserna på linje 1-6 i Eskilstuna, linje 1 i Katrineholm, linje 1-3 i Strängnäs och linje 1-3 i Nyköping vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020.

Som beskrivs ovan kräver denna tillgänglighetsanpassning att ekonomiska resurser avsätts i respektive kommun och på Trafikverket och att samtliga parter enas om prioriteringsordning och tidplan för utbyggnad.



Figur: Linjer med fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter (inom markerade orter) senast år 2025

I tågtrafiken innebär inköp av nya fordon från och med år 2019 förbättrad tillgänglighet. Nya resecentrum ska anläggas i Strängnäs (2018), Nyköping (preliminärt 2020), Vagnhärad (2028) och Eskilstuna (tidpunkt ej beslutad). Huvudansvaret för att tillgängligheten i dessa anläggningar uppfyller kraven ligger på respektive kommun. Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning är att nya resecentra minst ska uppfylla nedanstående funktionella krav på tillgänglighet:

- Alla funktioner på resecentrum ska självständigt kunna användas av funktionsnedsatta på samma sätt som övriga resenärer
- Personer med funktionsnedsättning ska självständigt kunna orientera sig i och utanför resecentrum
- Manuella och automatiska system för biljettköp och information ska vara anpassade för funktionsnedsattas behov
- Vid planskildhet ska trappa, rulltrappa, hiss och ramp finnas
- Ytor och kommunikationsstråk utformas för säkra förflyttningar
- Servicefunktioner, ex café, restaurang, toaletter ska självständigt kunna användas av alla resenärer
- Information ska vara tillgänglig i både tal och skrift

Öppet marknadstillträde och beslut om allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland ser att både offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheterna, med utgångspunkt i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk eller område kan beslut även tas för del av dygn eller av vecka.

"Kollektivtrafikmyndigheten ser att både den offentligt finansierade som den kommersiella kollektivtrafiken har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet"

Utifrån de övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet avgör myndigheten vilken trafik som kommer att säkerställas genom upphandling och avtal, via beslut om allmän trafikplikt.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en särskild utredning för att analysera den aktuella marknaden. Utredningen ska ge underlag för myndigheten om det är möjligt att undanta något område eller stråk från den allmänna trafikplikten, eller att ta beslut om att avstå trafikplikt för just den trafiken. Kollektivtrafikmyndigheten kommer i så fall att göra en bedömning kring hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas. Särskild hänsyn kommer i bedömningen att tas till:

- resandeutveckling och kundnöjdhet
- miljöpåverkan
- tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- biljettsamverkan

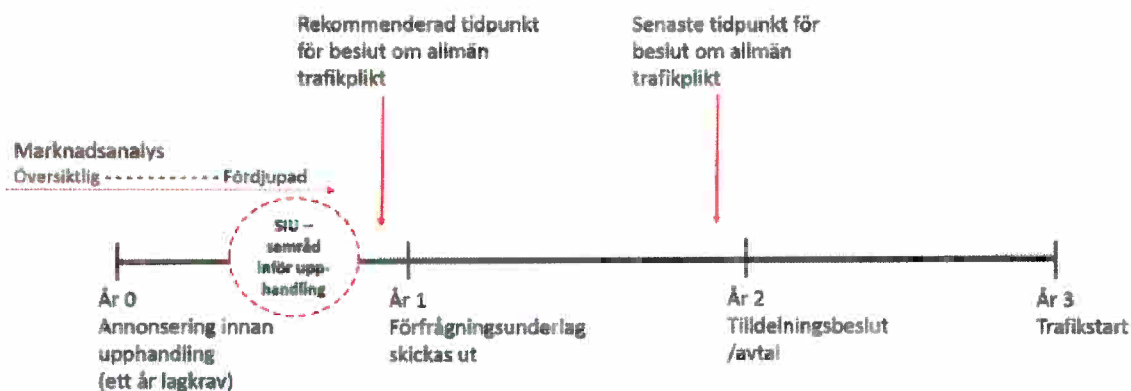
Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Kollektivtrafikmyndigheten kommer också att undersöka de grundläggande principerna för kommersiell trafik – att trafiken inte förutsätter subventioner och att det finns betalningsvilja hos resenären för hela kostnaden för tjänsten, samt att trafikföretaget har vilja och beredskap att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens.

Långsiktighet och stabilitet är en grundläggande faktor för att behålla resenärernas förtroende för kollektivtrafiken och för att kunna bidra till regionens mål. Kommersiella aktörer har möjlighet att träda ut från marknaden med 21 dagars varsel. I de fall kollektivtrafikmyndigheten väljer att avstå allmän trafikplikt för ett område eller stråk ska det därför upprättas en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör med kort varsel.

I den fördjupade dialogen inför upphandling är det kollektivtrafikmyndighetens ambition att tillhandahålla underlagsdata och statistik för trafikföretagens bedömning. Myndigheten gör varje år ett så kallat trafikbokslut med information om påstigande, kostnader och biljettintäkter för samtliga upphandlade busslinjer i länet. I den mån relevant data inte finns tillgänglig är det angeläget att det förs en diskussion om metoder för framtagning av underlag och om finansiering för att ta fram underlaget. Myndigheten eftersträvar också biljettsamverkan med kommersiell trafik som uppfyller de krav på kvalitet, miljö, tillgänglighet med mera som gäller för den avtalade trafiken.

Linje	Trafiktyp	Sträcka	Täckningsgrad (exklusive skolkort)
715	Landsbygdstrafik	Nyköping-Oxelösund	48 %
2	Stadstrafik Eskilstuna	Skiftinge-Stenby	46 %
2	Stadstrafik Nyköping	Arnö-Brandkärr	41 %
730	Landsbygdstrafik	Katrineholm-Vingåker	38 %
820	Landsbygdstrafik	Eskilstuna-Strängnäs	37 %
1	Stadstrafik Strängnäs	Dammen-Sundby Park	37 %
515	Landsbygdstrafik	Nyköping-Skavsta Flygplats	37 %
1	Stadstrafik Eskilstuna	Torshälla-Borsökna	36 %
780	Landsbygdstrafik	Flen-Katrineholm	36 %
700	Landsbygdstrafik	Vingåker-Eskilstuna	36 %
1	Stadstrafik Nyköping	Bryngelstorp-Harg	32 %
1	Stadstrafik Katrineholm	Laggarhult-Värmbol	31 %
3	Stadstrafik Eskilstuna	Hällby-Viptorp	31 %

Tabell: Linjer med högst kostnadstäckningsgrad 2015 (andel av kostnaderna för trafiken som täcks av intäkter från betalande resenärer). Observera att beräkningen utgår från nuvarande trafikavtal och flera antaganden gällande bland annat fordonsanvändning och intäktsfördelning.



Figur: Process för beslut om allmän trafikplikt och upphandling av trafik.

Sedan kollektivtrafiklagen började gälla den 1 januari 2012 har kollektivtrafikmyndigheten fattat två beslut om allmän trafikplikt. Det första rörde skärgårdstrafik med båt i Nyköpings kommun där trafikplikt lades. Det andra beslutet rörde busstrafik mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholms län där myndigheten avstod att fatta beslut om trafikplikt då bedömningen var att kommersiell trafik på sträckan kunde uppfylla de krav som ställdes på trafiken. Därutöver har myndigheten överlåtit till Trafikförvaltningen i Stockholms län att fatta beslut om allmän trafikplikt för pendeltågstrafik till Gnesta samt för storregional tågtrafik i Mälardalen.

Kollektivtrafikmyndigheten har trafikavtal för kommunerna Katrineholm, Vingåker, Flen, Nyköping, Oxelösund, Trosa och Gnesta som löper ut år 2019, för kommunerna Eskilstuna som löper ut år 2020, respektive Strängnäs kommun som löper ut år 2021.

Tillträde till hållplatser och bytespunkter

Det öppna marknadstillträdet innebär att trafikföretag fritt får etablera kollektivtrafik på helt kommersiella villkor, det vill säga utan tillskott från samhället. Sådan kommersiell trafik och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Prissättning för angöring på tomtmark ska vara transparent, och principer för prioritering av tillträde vid kapacitetsbrist ska vara funktionsbaserad och likvärdig för alla trafikföretag.

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter. När det gäller busstrafikens hållplatser är det väghållarens ansvar, i huvudsak Trafikverket och kommunerna men även privata väghållare förekommer. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar dock för fast monterad hållplatsutrustning, men inte väderskydd, samt eventuell teknisk utrustning som biljett- och informationssystem. Resecentra och järnvägsstationer ägs av Jernhusen (Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping) eller kommunen (Flen, Gnesta, Strängnäs/Läggesta, Vagnhärad och Vingåker).

I Sörmland ska principer för tillträde till hållplatser, terminaler och resecentra samt prissättning tillämpas så som förutsätts i den vägledning⁸ som tagits fram i ett branschgemensamt samarbete. Figuren nedan visar olika förutsättningar för tilldelning av kapacitet i kollektivtrafikanläggningar.

	Ej kapacitetsbrist	Kapacitetsbrist (konstaterad eller förväntad)
Allmän platsmark eller allmän väg	Kapaciteten fri att nyttja inom ramen för vad trafikreglerna medger	Kapaciteten fri att nyttja inom ramen för vad trafikreglerna medger
Tomtmark	Löpande process för ansökan och tilldelning Om det oväntat uppstår kapacitetsbrist bör situationen i första hand hanteras genom åtgärder som optimerar nyttjandet av befintlig kapacitet. Om den sökande nekats tillträde, det vill säga om kapacitetsbristen är bestående, bör tilldelningen framöver ske genom en tidsstyrd process	Tidsstyrd process för ansökan och tilldelning

Om kapacitetsbrist uppstår vid en bytespunkt där en löpande process för tilldelning tillämpas, bör förvaltaren i möjligaste mån samordna behoven så att alla önskemål tillgodoses. Det kan innebära kortare tid mellan angöringarna, att angöringstiden kortas ned eller att avtalet omförhandlas.

Om kapacitetsbristen förväntas bestå bör tilldelningen övergå till en tidsstyrd process. Det bör ske genom att förvaltaren säger upp samtliga avtal och att alla kollektivtrafikföretag får beställa kapacitet eller tjänster på nytt vid en och samma tidpunkt. Därigenom ges alla trafikföretag samma förutsättningar. I Sörmland bedöms risken för kapacitetsbrist i bytespunkter vara liten och därmed är det i regel inte aktuellt med åtgärder som prissättning eller tidsstyrning. Eventuellt kan sådana fall uppstå när det gäller vissa bytespunkter i de större tätorterna, då frågan får behandlas av berörd förvaltare.

⁸ Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning. Svensk Kollektivtrafik m fl parter 2014

Trafikstödjande funktioner

Försäljning och information

I oktober 2016 införde Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ett nytt betalsystem som också är integrerat med system för realtidsinformation. Systemet kommer att utvecklas succesivt utifrån förändrade användarbehov. Systemet bygger på öppna standarder och är förberett för interoperabla lösningar med andra läns och trafikföretags system.

Färdbevis säljs genom kanalerna mobiltelefon, webb, försäljningsombud samt ombord på Sörmlandstrafikens bussar. Realtidsinformation finns ombord på samtliga bussar med automatiska hållplatsutrop. I övrigt ska realtidsinformation finnas vid större hållplatser samt tillgänglig via mobiltelefon. Tidtabeller publiceras via webb och mobil. Servicecenter Sörmland kan även skriva ut och sända tidtabeller till resenärer efter beställning.

Ett kundcenter finns i Eskilstuna på Station360 med information, försäljning och service. Station 360 är knutpunkt och servicekontor för Sörmlandstrafiken och ombud för Trafik i Mälardalen (TiM), SJ, Tågkompaniet och SL.

Priser och produkter

I Sörmland tillämpas zontaxa där länet är indelat i åtta zoner. Zonerna är i huvudsak identiska med kommungränserna. Vingåkers kommun bildar en gemensam zon med Katrineholm och Oxelösund bildar en gemensam zon tillsammans med Nyköping. En resa i inom en zon har samma pris oavsett var resan går i zonen.



Figur Zonindelning Sörmlands län 2016

Priserna definieras genom Sörmlandstaxan vars nivåer beslutas av länets kommun- och landstingsfullmäktigeförsamlingar. I Sörmlandstaxan ingår periodbiljetter, enkelbiljetter samt skolbiljetter där de senare endast kan köpas av kommuner eller skolor och där respektive kommun avgör vem som har rätt till sådan biljett.

Skol- och längre periodbiljetter (30 dagar) är giltiga även på regionaltåg inom länet. Ungdomar upp till 20 år samt studenter upp till 26 år kan köpa biljetter till reducerat pris. Möjlighet finns för enskilda medlemmar att besluta om egna kompletterande taxor.

Biljettsamverkan finns med Örebro län (linje 722) och Uppsala län (linje 876) där Sörmlandstrafikens biljettprodukter är giltiga för resor inom länet. Fördjupad biljettsamverkan finns med Stockholms län där delar av SL:s biljetter är giltiga till/från Gnesta samt inom Gnesta kommun. Storregionalt finns biljettsamverkan i Mälardalen genom MÅLAB för periodkort.

Planeringsprocess och beslutsordning

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för planering och upphandling av länets kollektivtrafik. Kommunalförbundets medlemmar, det vill säga länets kommuner och Landstinget, ska säkerställas en stor grad av inflytande och rådgivning över trafiken och tillhörande trafikekonomi. Enligt Planeringsprocess och förbundsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är Landstinget finansieringsansvarig för regional stomtrafik med buss samt regional tågtrafik medan kommunerna är finansieringsansvariga för lokal landsbygdstrafik och stadstrafik inom respektive kommun. För lokal landsbygdstrafik som passerar kommungräns finansieras, om inget annat överenskommes, trafiken utifrån hur stor del av trafikarbetet som produceras inom respektive kommun.

Nyckelord i planeringen av trafiken är samverkan och transparens vilket innebär att planeringsprocessen karaktäriseras av en öppenhet och dialog mellan parterna. Planeringsprocessen utgår från två centrala funktioner, trafikbeställning respektive trafik- och ekonomibokslut. Trafikbeställning avser vilket trafikutbud medlemmarna önskar ha inom sitt respektive ansvarsområde. I trafik- och ekonomibokslut beskriver myndigheten trafikens funktion och förutsättningar avseende såväl ekonomi som resande. Processen utgår från vissa definierade aktiviteter som ska genomföras varje år men processen sträcker sig över en längre tid. Totalt kan en planeringscykel sägas omfatta ca tre år. En lång framförhållning krävs från både myndigheten och medlemmarna.

Kollektivtrafikmyndighetens direktion fastställer varje år budget inom den ram som medlemmarna beslutat om. Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt en plan för ekonomin under den kommande tvåårsperioden. Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast under april månad. Direktionen ska fastställa budgeten senast den 15 maj. När budgeten fastställs bestämmer direktionen storleken på det ekonomiska tillskott som medlemmarna ska erlagga. Direktionen ska avlämna delårsrapport över verksamheten till medlemmarna minst en gång per år.

Plats för anteckningar



Foto: Matthias Pfeil

Kontakt

Remissvar skickas digitalt till följande e-post adress: kollektivtrafikmyndigheten@sktm.dll.se eller via formulär på www.sormlandstrafiken.se.

Det går även att bra att sända in remissvar via vanlig post till följande adress:

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Box 591, 611 10 Nyköping,

Ange diarienummer SKTM16-0085 vid svar.

Om du har specifika frågor om arbetet med trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland är du välkommen att kontakta:

Bengt Stålnér, Utredare, tel: 070-206 41 50, e-post: bengt.stalner@sormlandstrafiken.se

§ 7 Remissvar: Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Dnr: Jä 16/103

Sammanfattning av ärendet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland påverkar Södertälje då viss kollektivtrafik, främst i de södra kommundelarna genomförs av Sörmlandstrafiken. I huvudsak inriktar sig samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar på att remissutgåvan är otydlig när det gäller ambitioner och vilka konkreta åtgärder som programmet ska leda till. Förslaget till remissvar lyfter också fram att programmet bör bli mer konkret när det gäller samordningen av trafiken över länsgränsen mellan Sörmlandstrafiken och SL.

Beslutsunderlag

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, 2017-01-12

Samhällsbyggnadskontorets yttrande, 2017-01-15

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017, remissversion november 2016 – februari 2017

Järna kommunalnämnds beslut

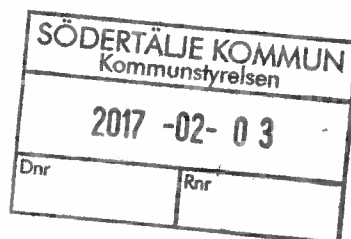
Nämnden tillstyrker samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande som Södertälje kommuns svar på remissen.

Beslutet skickas till

Akten

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadskontoret/Mats Johannesson



Justerandes signum

Anslagsdatum

2017-02-03

Utdragsbestyrkande

§ 6 Remissvar: Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Dnr: HM 16/63

Sammanfattning av ärendet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland påverkar Södertälje då viss kollektivtrafik, främst i de södra kommundelarna genomförs av Sörmlandstrafiken. I huvudsak inriktar sig samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar på att remissutgåvan är otydligt när det gäller ambitioner och vilka konkreta åtgärder som programmet ska leda till. Förslaget till remissvar lyfter också fram att programmet bör bli mer konkret när det gäller samordningen av trafiken över länsgränsen mellan Sörmlandstrafiken och SL.

Beslutsunderlag

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, 2017-01-12

Samhällsbyggnadskontorets yttrande, 2017-01-15

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017, remissversion november 2016 – februari 2017

Yrkande

Ordförande Tomas Kullberg (S) yrkar på att tillstyrka samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande som Södertälje kommuns svar på remissen med tillägg att:

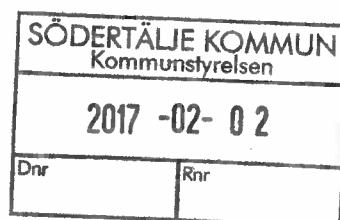
Hölo-Mörkö kommunalnämnd vill tydligt understryka vikten av en dialog med Sörmlandstrafiken för att få ett regionalstågsstopp i Hölo.

Hölo-Mörkö kommunalnämnds beslut

Nämnden tillstyrker samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande som Södertälje kommuns svar på remissen med tillägg att:

Hölo-Mörkö kommunalnämnd vill tydligt understryka vikten av en dialog med Sörmlandstrafiken för att få ett regionalstågsstopp i Hölo.

Beslutet skickas till
Akten
Tekniska nämnden
Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnadskontoret/Mats Johannesson



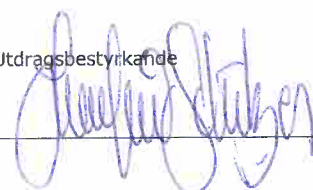
Justerandes signum



Anslagsdatum

2017-02-02

Utdragsbestyrkande



§ 8 Remissvar: Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017

Dnr: VM 16/63

Sammanfattning av ärendet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland påverkar Södertälje då viss kollektivtrafik, främst i de södra kommundelarna genomförs av Sörmlandstrafiken. I huvudsak inriktar sig samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar på att remissutgåvan är otydligt när det gäller ambitioner och vilka konkreta åtgärder som programmet ska leda till. Förslaget till remissvar lyfter också fram att programmet bör bli mer konkret när det gäller samordningen av trafiken över länsgränsen mellan Sörmlandstrafiken och SL.

Beslutsunderlag

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, 2017-01-12

Samhällsbyggnadskontorets yttrande, 2017-01-15

Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017, remissversion november 2016 – februari 2017

Yrkanden

Ingemar Oderstedt (V) yrkar bifall till kontorets förslag till remissvar med tillägg att:

Statistiken över 2015 (s.9 i remisshandlingen) visar på en stor volym påstigande resenärer i Gnesta, dels för regionaltågen (355 000st), dels för SLs Gnestapendel (287 500st). En konklusion härav saknas, framförallt beträffande Gnestapendelns stora betydelse i tågnätet.

Susanne Eklund (S) yrkar bifall till Ingemar Oderstedts (V) yrkande med ytterligare tillägg att:

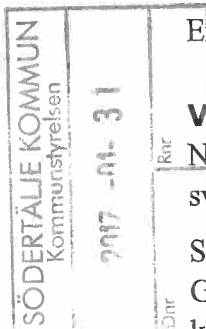
Vårdinge-Mölnbo kommunaldelsnämnd värnar om Gnestapendeln samt kräver, även fortsättningsvis, ett stopp för trafikanter i Vårdinge-Mölnbo.

En enig nämnd yrkar bifall till Susanne Eklunds (S) yrkande.

Vårdinge-Mölnbo kommunaldelsnämnds beslut

Nämnden tillstyrker samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande som Södertälje kommuns svar på remissen med tillägg att:

Statistiken över 2015 (s.9 i remisshandlingen) visar på en stor volym påstigande resenärer i Gnesta, dels för regionaltågen (355 000st), dels för SLs Gnestapendel (287 500st). En konklusion härav saknas, framförallt beträffande Gnestapendelns stora betydelse i tågnätet. Vårdinge-Mölnbo kommunaldelsnämnd värnar om pendeltågstrafiken samt kräver, även fortsättningsvis, ett stopp för trafikanter i Vårdinge-Mölnbo.



Justerandes signum

[Handwritten signatures]

Anslagsdatum

2017-02-01

Utdragsbestyrkande

[Handwritten signature]

(§ 8 forts. Dnr: VM 16/63)


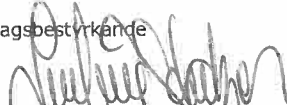
Beslutet skickas till

Akten

Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadskontoret/Mats Johannesson

Justerandes signum 	Anslagsdatum 2017-02-01	Utdragsbestyrkande 
---	----------------------------	---