

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1721

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Bilagor

Remissversion juni – september 2016

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

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

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

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

Innehållsförteckning

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

1 Förutsättningar för kollektivtrafiken och ramverk

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

1.1 Regional kollektivtrafikmyndighet och kollektivtrafiklagen

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

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

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

1.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram

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

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

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

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

1.3 Arbetsprocessen enligt kollektivtrafiklagen

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

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

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

1.4 Landstingets styrning och förvaltning av kollektivtrafiken

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

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

1.5 Avgränsningar

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

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

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

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

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

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

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

1.6 Revidering

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

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

1.7 Uppföljning

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

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

2 Åtgärder för att skydda miljön

2.1 Samhällsfinansierad kollektivtrafik

2.1.1 Upphandlad kollektivtrafik

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

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

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

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

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

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

2.1.2 Sjötrafik

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

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

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

2.1.3 Färdtjänst

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

2.2 Kommersiell trafik

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik

4.1 Rutin vid anmälan av kommersiell trafik

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

Blanketten ska innehålla information om följande:

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

4.2 Administration kring anmälan av kommersiell trafik

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

Aktuella anmälnings- och avanmälningsrutiner:

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

Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2016-05-31
Version

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

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

5 Dagens gemensamma informations-, biljett- och betalsystem

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

5.1 Informationssystem

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

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

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

5.2 Biljett- och betalsystem

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

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

6 Prissättning av färdtjänstresor

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

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

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

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

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

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