

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – remiss

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i alla län med samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken från och med 2012. Denna myndighet har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas – den allmänna trafiken. Lagen innebär även att marknaden öppnas för kommersiell kollektivtrafik.

Föreliggande handling är ett förslag till remissversion av Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram.

Remissinstanserna får perioden mars och april som svarstid för remissen. Beslut om Trafikförsörjningsprogrammet tas enligt föreslagen tidsplan av trafiknämnden den 19 juni 2012 för vidare behandling av landstingsstyrelsen i augusti och slutligen av landstingsfullmäktige i september. Eftersom sista datum för beslut om regionala trafikförsörjningsprogram är reglerat enligt nya kollektivtrafiklagen till den 1 oktober är alla steg i beslutsprocessen tidskritiska.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål på medellång och lång sikt samt förslag på åtgärder för att åstadkomma förbättrad kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Detta redovisas i kapitel 3 och kapitel 6 i den bilagda remissversionen. Målen säger att kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet för alla som bor eller vistas i regionen och svara upp mot olika gruppers behov. Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen.

Konsekvenser för miljön

Mål och åtgärder för att minska den negativa påverkan på miljön är en annan viktig del av programmet och redogörs för i kapitel 3 respektive kapitel 6. Målen innebär att buller, luftföroreningar och förbrukning av fossilt bränsle ska minska, samt att energieffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka. All kollektivtrafik föreslås drivas på förnybar energi till år 2030. Det finns även ett långsiktigt mål om buller samt ett mål om att utsläpp av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken ska reduceras med 75 % år 2030 (jämfört med år 2009).

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län skickas ut på remiss till samrådsparterna enligt bilagd sändlista.

Anders Lindström
Verkställande direktör

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – remissversion
2. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – bilagedel
3. Sändlista samrådsparter



Datum
2012-02-10

Identitet
SL-2011-06271

Dokumenttyp
Rapport

Handläggare
Anna Pontusson

Version

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – Remissversion

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förord

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Lagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län; i Stockholm är det landstinget. En av myndighetens viktigaste uppgifter är att besluta om trafikförsörjningsprogrammet, som är det nya strategiska dokumentet om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning. Lagen innebär också att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska delar av marknaden får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Den handling som du nu läser är Stockholms läns landstings förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram. Det bygger på de nationella transportpolitiska målen samt på regionala och lokala mål inom samhällsbyggnadsområdet: den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010, landstingets miljömål, strategiska dokument för kollektivtrafiken och kommunala översiktsplaner. Denna remissversion av regionalt trafikförsörjningsprogram är brett förankrad med regionens aktörer. Synpunkter har hämtats in från länets kommuner, andra myndigheter, angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer i samband med två omfattande samrådsomgångar.

Tillsammans med utredningar och analyser har samråden bidragit till utformningen av denna remiss av Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram. Arbetet har genomförts av en arbetsgrupp bestående av tjänstemän på AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, och Waxholmsbolaget på uppdrag av Stockholm läns landstings trafiknämnd.

Detta programförslag skickas nu ut på remiss under mars–april 2012. Avsikten är att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län ska fastställas av Landstingsfullmäktige den 18 september 2012.

Vi ser fram emot att ta del av era remissynpunkter och önskar en intressant läsning!

Anna Pontusson
Projektledare

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Läsanvisning

Denna första version av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län är uppbyggd på följande sätt:

Kap 1 ger en introduktion om den nya lagen om kollektivtrafik och om trafikförsörjningsprogrammet.

Kap 2 innehåller en överblick av behovet av kollektivtrafik i Stockholms län.

Kap 3 redovisar förslag till långsiktiga mål för kollektivtrafiken samt tidssatta mål och måltal för uppföljning.

Kap 4 beskriver förutsättningarna för kommersiell trafik och för ett konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen.

Kap 5 redovisar hur landstinget ser på förhållandet mellan kommersiell kollektivtrafik och sådan trafik som definieras av allmän trafikplikt.

Kap 6 ger en överblick över vilka åtgärder som behövs för att nå målen, bland annat åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning, bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga samt åtgärder för att skydda miljön och människors hälsa.

Kap 7 innehåller en genomgång av berörda aktörer och deras ansvar för att genomföra de åtgärder som redovisas i kapitel 6.

Kap 8 redogör för hur landstinget ser på de ekonomiska konsekvenserna av föreslagna mål och åtgärder.

Kap 9 ger en sammanställning av behoven av fortsatt kunskapsutveckling inför kommande års revideringar av trafikförsörjningsprogrammet.

Sist ligger begreppsförklaringar och referenslista.

Kollektivtrafikprogrammet kompletteras av 4 bilagor:

Bilaga 1 Information om de samråd som föregått programmet.

Bilaga 2 En redovisning av dagens utbud av kollektivtrafik – allmän och kommersiell samt planerade utbyggnader.

Bilaga 3 Förslag till rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik.

Bilaga 4 Förslag till riktlinjer för landstingets rekommendationer om vissa standardnivåer för kollektivtrafikutbudet.

Innehåll

<i>Förord</i>	2
Läsanvisning	3
<i>Innehåll</i>	4
<i>Sammanfattning</i>	7
1 <i>Ändrade förutsättningar för kollektivtrafiken</i>	9
1.1 Den nya lagen	9
1.2 Regional kollektivtrafikmyndighet	9
1.3 Arbetsprocessen enligt den nya lagen	9
1.4 Landstingets och SL:s olika roller	10
1.5 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län	11
1.6 Avgränsningar	11
2 <i>Behovet av kollektivtrafik i Stockholmsregionen</i>	12
2.1 Dagens resande	12
2.2 Sammanhållet trafiksystem	13
2.3 Växande region en framtida utmaning.....	14
3 <i>Mål för regionens kollektivtrafik</i>	14
3.1 Lagkrav, beslutade mål och inriktningar	15
3.2 Målmodell.....	15
3.3 Mål om attraktiva resor	17
3.4 Mål om en tillgänglig och sammanhållen region	20
3.5 Mål om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.....	24
3.6 Mål för färdtjänsten	26
3.7 Prioritering av mål	28
3.8 Uppföljning av måluppfyllnad	28
4 <i>Förutsättningar för kommersiell trafik</i>	29
4.1 Betydelsen av taxor och prissystem.....	29
4.2 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen	30
4.3 Gemensamma system	35
5 <i>Strategiska val – förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik</i> ...	36

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

5.1	Inriktning allmän trafikplikt	36
5.2	Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt	43
5.3	Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt	44
5.4	Behov av samspel och ökad kunskap	46
5.5	Slutsatser om förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik	47
6	<i>Åtgärder för att nå målen</i>	47
6.1	Åtgärder för att uppnå ökad komfort och minskad trängsel	48
6.2	Åtgärder för att uppnå lättillgänglig information	48
6.3	Åtgärder för att öka tillgänglighet, jämställdhet och jämlikhet	49
6.4	Åtgärder för att minska hälso- och miljöbelastningen och förbättra säkerheten	51
6.5	Åtgärder för att uppnå önskad regional tillgänglighet (inklusive minskade restider)	54
6.6	Åtgärder för att öka kollektivtrafikandelen.....	54
7	<i>Hur kan det regionala trafikförsörjningsprogrammet genomföras?</i>	56
7.1	Stockholms läns landsting.....	56
7.2	AB Storstockholms Lokaltrafik, SL.....	56
7.3	Färdtjänsten	57
7.4	Waxholms Ångfartygs AB, Waxholmsbolaget.....	57
7.5	Mälardalstrafiken AB, Mälab	57
7.6	Kommunerna	58
7.7	Trafikverket	59
7.8	Transportstyrelsen.....	59
7.9	Trafikanalys	59
7.10	Samtrafiken i Sverige AB.....	59
7.11	Kommersiella aktörer	60
8	<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	60
8.1	Kostnader för genomförande och måluppfyllelse.....	60
8.2	Driftskostnader	60
8.3	Samhällsekonomi.....	61
9	<i>Det fortsatta arbetet</i>	61
9.1	Revidering	61



Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

9.2	Fortsatt utredningsbehov.....	61
	<i>Begreppsförklaringar.....</i>	<i>63</i>
	<i>Källförteckning.....</i>	<i>65</i>

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i alla län med samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken från och med 2012. Denna myndighet har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas – den allmänna trafiken. Lagen innebär även att marknaden öppnas för kommersiell kollektivtrafik. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet omfattar all kollektivtrafik, såväl den allmänna som den kommersiella.

I Stockholms län är landstinget länets kollektivtrafikmyndighet. Landstinget föreslår följande långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län:

Attraktiva resor: Kollektivtrafiken ska vara sammanhållen och samordnad, uppfylla resenärernas behov samt utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseplaneringen.

Tillgänglig och sammanhållen region: Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet, stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen.

Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan: Kollektivtrafikens negativa hälso- och miljöpåverkan ska minskas och kollektivtrafiken ska planeras och utföras med inriktning mot ökad kostnadseffektivitet.

Den allmänna trafiken, inklusive närtrafiken, ska genom ökad attraktivitet och tillgänglighet vara förstahandsval för alla, även för personer med funktionsnedsättning.

Målen är styrande för den allmänna trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken. Förslag till nedbrutna mål och måltal för kontinuerlig uppföljning av målen redovisas.

Kollektivtrafiken betyder mycket för stockholmarnas vardag och livsbetingelser och för hela regionens funktion och utveckling. Regionen växer kraftigt och det finns stora investerings- och utvecklingsbehov i kollektivtrafiksystemet. Landstingets grundläggande utgångspunkt är att alla krafter måste förenas för att skapa bästa möjliga kollektivtrafikförsörjning i länet. Förändringar måste genomföras med stor omsorg, och öppenhet för nya utvecklingsmöjligheter måste förenas med ansvar för att regionens trafikförsörjning fungerar väl.

Landstinget bedömer att målen för kollektivtrafiken under de närmaste åren främst måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av den allmänna trafiken och att kommersiella aktörer kan bidra med mindre kompletteringar. Inriktningen är därför att besluten om allmän trafikplikt i Stockholms län ska utformas så att den allmänna kollektivtrafiken minst ska kunna hålla jämna

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

steg med efterfrågan på resor inom regionen och vardagsresor till och från angränsande län. På medellång och lång sikt är målet att kollektivtrafikandelen ska öka.

På kort sikt bedömer landstinget att viss kommersiell trafik kommer att etableras, inriktad mot speciella marknadssegment som t.ex. arbetspendlingslinjer med direktrafik och hög komfort. Områden, där den kommersiella trafiken redan idag dominerar och där landstinget räknar med att detta ska bestå, är bland annat anslutningstrafik till flygplatser samt hamn- och sjötrafik. På längre sikt kan den kommersiella trafiken komma att utgöra ett större inslag av länets kollektivtrafik.

En viktig förutsättning för den kommersiella trafiken är konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur, vilket dock inte regleras av lagen. Landstingets utgångspunkt är att alla aktörer ska få tillträde till hållplatser, terminaler och annan infrastruktur, men att den allmänna trafiken på kort sikt kommer att prioriteras vid kapacitetsbrist. Lagkravet på information till resenärerna uppfylls genom att Samtrafikens databas används för gemensam trafikinformation.

Eftersom detta är det första regionala kollektivtrafikprogrammet finns ännu många osäkerheter om vilka effekter den nya lagen och marknadsöppningen innebär. Varefter som erfarenheter vinnas kommer det regionala trafikförsörjningsprogrammet att behöva ses över och revideras.

Några viktiga begrepp

Allmän trafik betyder här den trafik som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som kollektivtrafikmyndigheten väljer att upphandla eller avtala om.

Regional kollektivtrafik innebär all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), inklusive vardagspendling över länsgräns samt enligt lagrådsremissen även kollektivtrafik på vatten.

Särskild kollektivtrafik avser färdtjänst och sjukresor.

1 Ändrade förutsättningar för kollektivtrafiken

Förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken har ändrats i och med att en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012. Syftet med lagen är att öka utbudet och resandet, förbättra samordningen med annan samhällsplanering samt att förbättra den politiska styrningen och göra den mer strategisk.

1.1 Den nya lagen

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att en ny regional kollektivtrafikmyndighet i varje län bildas med ansvar för all kollektivtrafik i respektive län, att regionala trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken ska tas fram samt att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska delar av marknaden får etablera kommersiell kollektivtrafik. Tidigare lagstiftning innebar begränsning för kommersiella trafikföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik.

Lagen omfattar all kollektivtrafik, såväl allmän som kommersiell trafik, och även kollektivtrafik på vatten enligt den nyligen utgivna lagrådsremissen som innehåller tillägg till kollektivtrafiklagen. Trafikförsörjningsprogrammet ska kompletteras i fråga om kollektivtrafik på vatten senast den 1 juli 2013. Lagrådsremissen innebär även möjlighet för kommuner att finansiera regional kollektivtrafik utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten erbjuder.

1.2 Regional kollektivtrafikmyndighet

Från och med 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Denna beslutar om ett trafikförsörjningsprogram, som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som samhället ska upphandla eller avtala om. Programmet upprättas efter samråd med berörda intressenter inom länet och motsvarande myndigheter i angränsande län.

1.3 Arbetsprocessen enligt den nya lagen

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



Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Figur 1. Beslut om allmän trafikplikt, det vill säga vilken kollektivtrafik som samhället ska avtala om, baseras på trafikförsörjningsprogrammet. Efter beslut om allmän trafikplikt sker upphandling av trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt lagen innehålla följande:

- Långsiktiga mål för kollektivtrafiken
- Behovet av regional kollektivtrafik i länet
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, det vill säga både kommersiell trafik och sådan trafik som definieras genom allmän trafikplikt
- Åtgärder för att skydda miljön
- Tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättning av dessa resor

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, för att målen ska kunna uppfyllas. Beslutet om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. Inför beslutet ska samråd hållas.

Det tredje steget är att upphandla trafiken utifrån beslutet om allmän trafikplikt. 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 och SL:s olika roller

I Stockholms län är det landstinget som är regional kollektivtrafikmyndighet. Landstinget har uppdragit åt trafiknämnden att utföra landstingets uppgifter som kollektivtrafikmyndighet förutom i vissa ärenden, exempelvis antas trafikförsörjningsprogrammet direkt av landstinget. Förvaltningschef i trafiknämnden är VD för AB Storstockholms Lokaltrafik, SL. En utredning om förvaltningsorganisation pågår.

SL:s roll är att på uppdrag av landstinget ansvara för planering och upphandling av all landstingssubventionerad kollektivtrafik på land i länet. SL har uppdraget av trafiknämnden att ta fram förslag på Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1.5 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län 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 köras på kommersiella villkor.

Arbetet med att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län har pågått i ca ett år. Eftersom detta är det första regionala trafikförsörjningsprogrammet och lagen nyligen trätt i kraft så har många frågor behövt utredas och diskussioner pågått om hur lagen ska tolkas. Vissa frågor återstår. Praktisk erfarenhet kan bidra till att lösa dessa frågor och förändringar kan därför bli aktuella till nästa regionala trafikförsörjningsprogram.

Utgångspunkter för arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet har varit att länet behöver ett större utbud av kollektivtrafik och en ökad kollektivtrafikandel av det motoriserade resandet. Utifrån målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet har en bedömning av den allmänna trafikplikten gjorts.

Parallellt med utredningsarbete och analyser har en bred samrådsprocess genomförts med intressenter i länet. Genom samråden har synpunkter från länets kommuner, trafikföretag, resenärsorganisationer och näringslivet kommit fram och kunnat inarbetas i programmet. Det är viktigt för landstinget att alla intressenter i länet har fått möjlighet att ge sin syn på kollektivtrafiken, så att en så bred samsyn om kollektivtrafikens utveckling och olika aktörers ansvar som möjligt nås. Samråd har även skett med angränsande län. En lista över samrådsparterna återfinns i Bilaga 1.

1.6 Avgränsningar

Kollektivtrafik definieras enligt EU-förordningen¹ som "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering". Även kommersiell kollektivtrafik ingår i begreppet kollektivtrafik i detta regionala trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Det omfattar all kollektivtrafik inom länet samt sådan trafik över länsgräns som huvudsakligen består av vardagsresande.

Berörd trafik inom länet består av trafik med buss, tunnelbana, lokalbanor, pendeltåg, färdtjänst och kollektivtrafik på vatten (ännu enbart förslag). Berörd trafik över länsgräns består av trafik med buss, regionaltåg och i liten utsträckning även pendeltåg. All kollektivtrafik, även kommersiell trafik och taxi, omfattas av den nya kollektivtrafiklagen. Taxibolagen ges möjlighet att

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

komma in och bedriva kollektiv linje- eller avropstrafik. Landstinget har även ett ansvar för att länet har en tillfredsställande taxiförsörjning.

Färdtjänsten är genom den nya lagen en del av den regionala kollektivtrafiken och omfattas därmed av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Däremot omfattas inte riksfärdtjänst, eftersom denna inte är överförd från länets kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

När det gäller beskrivningar av trafik för framtida kapacitetsbehov görs sådana på trafiknätsnivå (det vill säga vilka *trafikuppgifter* ett visst nät ska ha, t.ex. stomnätet) men vilka *trafikslag* (tunnelbana, spårvagn, buss eller annat) som kan bli aktuella berörs inte². Vissa måttal och åtgärder redovisas dock trafikslagsuppdelat.

I praktiken är det främst buss- och båttrafiken som berörs av den nya lagen. Tunnelbane- och lokalbanetraffiken omfattas visserligen av lagen men berörd infrastruktur ägs av SL. Av kollektivtrafiklagen 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.

2 Behovet av kollektivtrafik i Stockholmsregionen

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska behovet av regional kollektivtrafik beskrivas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtraffiken är mycket viktig för hela Stockholmsregionen och har en stor uppgift i att hålla samman regionen och göra alla delar av den tillgänglig för den kraftigt växande befolkningen.

2.1 Dagens resande

Varje dag görs cirka 1,6 miljoner resor med SL-traffiken med tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Det dagliga resandet inom länet är starkt inriktat mot de centrala delarna. Endast en procent av länets invånare pendlar ut från länet.

Varje dag görs också ungefär 9 000 resor med den särskilda kollektivtraffiken, det vill säga den kollektivtrafik som finns för de cirka 71 000 personer som är berättigade till färdtjänst. Dessutom ansvarar landstinget för cirka 2 000 sjukresor dagligen.

Antalet resor med skärgårdstrafiken är omkring 1,8 miljoner per år, vilket i genomsnitt blir nästan 5 000 resor per dag. Resandet är starkt koncentrerat till sommarhalvåret.

² Undantag för båttraffiken som redovisas som ett separat trafiknät.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Stockholms län har den högsta kollektivtrafikandelen i Sverige. SL:s trafik uppgår till 37 procent jämfört med 15 procent för riket totalt av de motoriserade resorna (avser resor som startar i länet). Resor med gång- och cykel ingår inte.³

I Mälardalen (Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län) görs cirka 15 miljoner resor per år med regionaltåg och cirka 50 000–60 000 resor per vardag. Det regionala tågresandet har ökat kraftigt de senaste åren på grund av befolkningstillväxten, inflyttningen samt utbyggnaden av Mäljarbanan och Svealandsbanan i slutet av 1990-talet. Det dagliga resandet har ökat särskilt från Uppsala, Västerås och Eskilstuna in till centrala Stockholm, liksom även från Stockholm till Uppsala. 80–85 procent av all pendling över länsgräns i östra Mellansverige (Södermanlands, Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län) har Stockholms län som målpunkt.⁴

2.2 Sammanhållet trafiksystem

En starkt bidragande orsak till att kollektivtrafiken används i så stor utsträckning i Stockholms län är att den är väl utbyggd, har god täckning över hela länet, hög turtäthet och är förhållandevis prisvärd.

Historiskt har flera faktorer bidragit till att kollektivtrafiken i Stockholms län kunnat byggas upp som ett sammanhållet och konkurrenskraftigt system. Viktiga steg har varit den parallella utbyggnaden av tunnelbanan och staden under 1950–70-talen, samordningen av kollektivtrafiken genom bildandet av SL 1967, pendeltågens tillkomst från 1968 och det länsövergripande månadskortet som infördes 1971. På senare år har kollektivtrafiksystemet utvecklats genom bland annat stombusslinjer och Tvärbanan.

Händelser i omvärlden har också haft stor betydelse för resandet med kollektivtrafiken. Bilsamhällets snabba utveckling under främst 1950- och 60-talen påverkade kollektivtrafikresandet negativt, medan exempelvis höjt bensinpris och införandet av trängselskatten har ökat resandet med kollektivtrafiken.

Genom avtal mellan länets samtliga kommuner och landstinget har färdtjänsten i enlighet med kollektivtrafiklagen överlåtits till landstinget. Under senare år har antalet färdtjänstberättigade i länet minskat, främst beroende på befolkningssammansättningen, att äldre personer har bättre hälsostatus än tidigare och att tillgänglighetsanpassningar har genomförts i kollektivtrafiken.

Länsöverskridande trafik i Mälardalen samordnas genom Mälab (Mälardalstrafik AB) på uppdrag av SL, Upplands Lokaltrafik, kollektivtrafikförvaltning, Västmanlands lokaltrafik, Länstrafiken i Sörmland och

³ Källa: RES 2005/2006, SIKÄ

⁴ Resandeuppgifter enligt Mälab.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Länstrafiken Örebro. Denna trafik bedrivs av SJ. Därutöver har länstrafikbolagen egna tågssystem, t.ex. SL:s pendeltåg, Upptåget och Tåg i Bergslagen.

Det har hittills funnits ett begränsat inslag av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län. Det utgörs till största delen av viss tågtrafik (t.ex. Arlanda Express och delar av SJ:s regionalstågtrafik), busstrafik till flygplatser, express- och turistbusstrafik samt viss båttrafik i skärgården.

En mera djupgående redovisning av dagens utbud av kollektivtrafik i länet, situationen vad gäller kollektivtrafikens tillgänglighet, jämlikhet, jämställdhet, miljöanpassning, infrastrukturen, gemensamma system för information och biljetter samt taxor och prissystem redovisas i Bilaga 2.

2.3 Växande region en framtida utmaning

Förutsättningarna för kollektivtrafiken kommer i hög grad att påverkas av den förväntade snabba tillväxten av befolkning och verksamheter i regionen. Stockholms län ökar för närvarande med cirka 35 000–40 000 invånare per år. Till 2030 beräknas antalet invånare i länet öka till cirka 2,6 miljoner från knappt 2,1 miljoner 2010.⁵ Det innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under högtrafik.

Antalet invånare över 65 år beräknas öka ännu mer än befolkningen totalt – från 307 000 år 2010 till 463 000 år 2030,⁶ motsvarande 50 procent. Den stora ökningen av antalet äldre kommer att innebära en kraftigt ökad belastning på färdtjänsten. Utvecklingen kommer att mötas genom fortsatt anpassning av trafikens tillgänglighet men också av det faktum att befolkningen blir friskare och att behovet av färdtjänst sannolikt inträder senare i livet.

Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för tillgängligheten i länet – både regionalt och för personer med funktionsnedsättning – och för att bidra till en hållbar regionförstoring. Belastningen på kollektivtrafiksystemet ökar och det finns stora investerings- och utvecklingsbehov, som kommer att innebära ökade kostnader för kollektivtrafiken. För Stockholmsregionen är det en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikandelen på sikt ska kunna öka.

3 Mål för regionens kollektivtrafik

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är en strategiskt viktig politisk plattform för kollektivtrafikens utveckling. En väsentlig del av programmet utgörs av de långsiktiga målen, som ska vara styrande för utformningen av

⁵ Källa: SCB (uppgift för 2010) och SLL, Tillväxt, miljö och regionplanering (prognos).

⁶ Källa: SCB (uppgift för 2010) och SLL, Tillväxt, miljö och regionplanering (prognos).

den allmänna trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken. Strategier, åtgärder och beslut om allmän trafikplikt ska baseras på målen, som därmed utgör grund för framtida inriktningsbeslut.

3.1 Lagkrav, beslutade mål och inriktningar

Målen för kollektivtrafiken i Stockholms län utgår från de nationella transportpolitiska målen samt från regionala och lokala mål inom samhällsbyggnadsområdet: den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010, landstingets miljömål, strategiska dokument för kollektivtrafiken och kommunala översiktsplaner.

De regionala målen och inriktningarna är samstämmiga när det gäller kollektivtrafikens betydelse för att möta de utmaningar som den växande Stockholmsregionen står inför. Det finns gemensamma ambitioner om att stärka de regionala sambanden, att knyta ihop olika delar av regionen och att skapa en flerkärnig stadsstruktur. En annan tydlig inriktning i regionen är att utveckla transportsystemet så att det bidrar till att minska klimatpåverkan.

De regionala målen ger kollektivtrafiken en viktig roll i transportsystemet och betonar att kollektivtrafiken ska utgöra grunden i det framtida transportsystemet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgår från detta och kan ses som ett verktyg för att tydliggöra och konsekvensbeskriva de regionala målen. Ambitionen är också att de regionala målen ska spegla de nationella målen.

I 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 det regionala trafikförsörjningsprogrammet av några tvingande bestämmelser. Målen bör formuleras på en övergripande nivå med tydliga kopplingar till regionens övriga övergripande utvecklingsmål, men de måste också förtydligas på en mer detaljerad nivå för att kunna följas upp och kostnadsbedömas.

3.2 Målmodell

De olika aspekter och behov som kollektivtrafiken i Stockholms län behöver uppfylla har sammanställts i en gemensam målmodell, som visar hur målen hänger samman med visionen, med varandra och med strategier och åtgärder. Modellen beskrivs i figuren nedan.

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till att nå regionens vision att Stockholm blir Europas mest attraktiva storstadsregion behöver kollektivtrafiken uppfylla mål inom olika funktionsområden: resor med kollektivtrafik ska vara attraktiva, kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenärerna och hålla samman Stockholmsregionen samt vara energieffektiv

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

och ha låg negativ inverkan på hälsa och miljö. De nedbrutna målen täcker in dessa områden och redovisas i följande avsnitt.

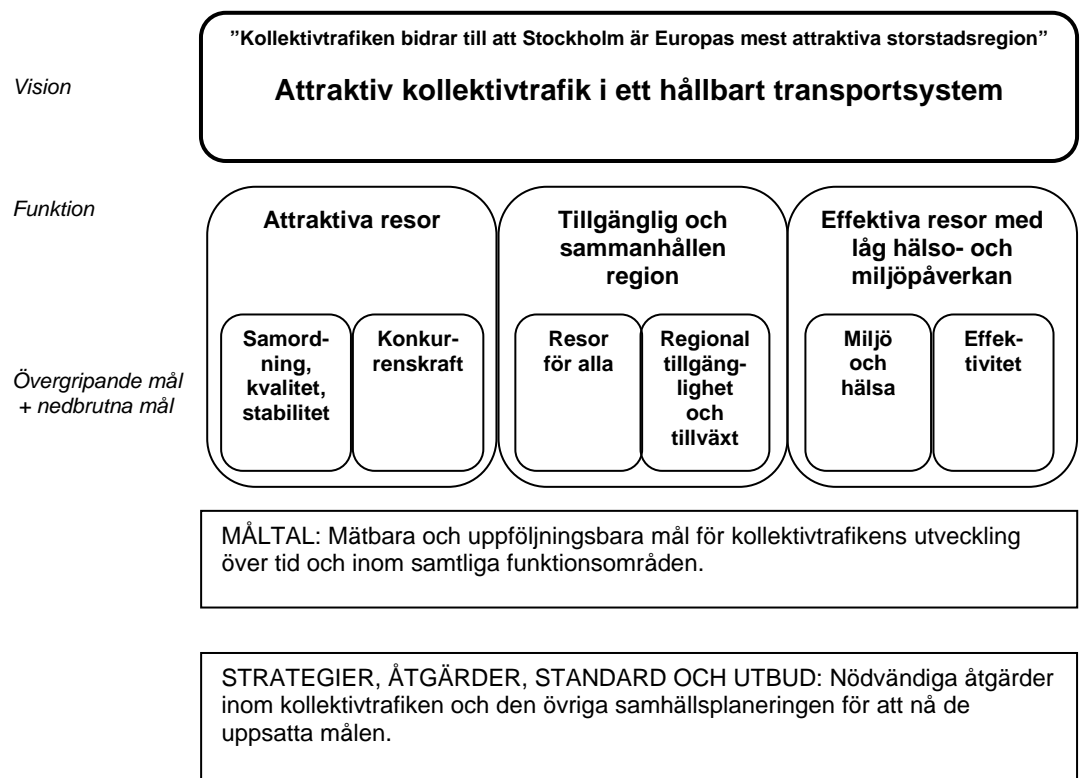
Det behövs även mätbara måltal som anger inriktningen och ambitionsnivån inom respektive område så att det blir möjligt att kunna följa upp målen. Målen och måltalen kopplas till strategier och åtgärder för att ge en bild av vad som krävs för att nå målen.

Tidsbegrepp

Kort sikt innebär här 3–5 år.

Medellång sikt har tidshorisonten 2020.

Lång sikt har tidshorisonten 2030.

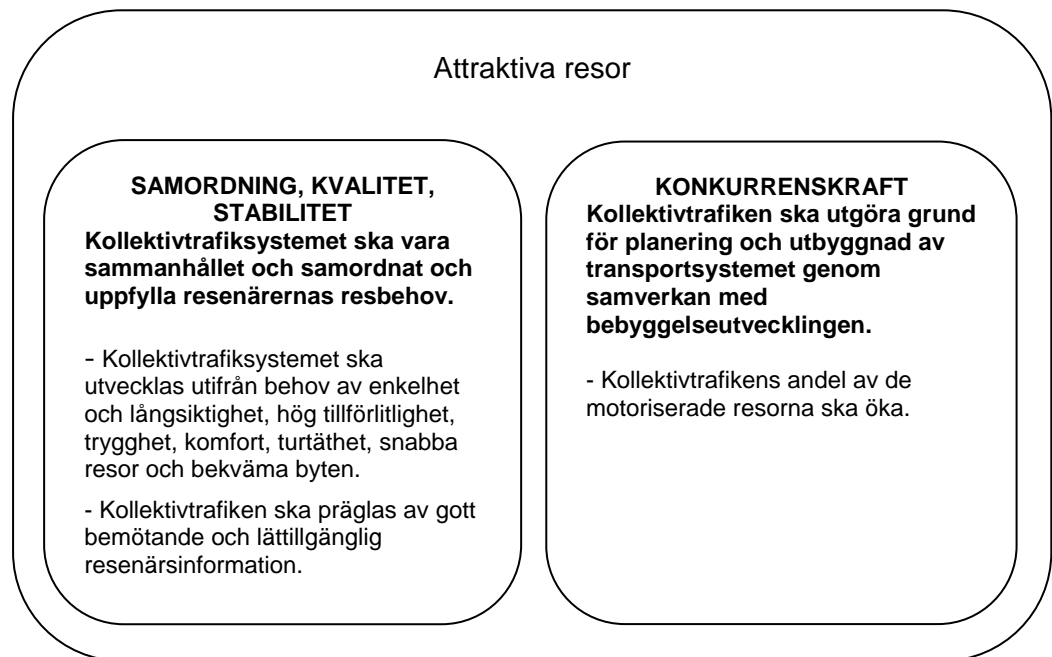


Figur 2. Modell för hur de övergripande målen för kollektivtrafiken i Stockholms län hänger samman med visionen, med varandra och med strategier och åtgärder.

3.3 Mål om attraktiva resor

3.3.1 Målformuleringar

Kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv för boende och besökande i Stockholmsregionen. Förslag till övergripande och nedbrutna mål inom detta område visas i figuren nedan.



Figur 3 Förslag till mål som leder till attraktiva kollektivtrafikresor.

De kvalitetsfaktorer som resenärerna värderar högst enligt SL:s analyser är tidhållning och turtäthet. För att resenärerna ska välja kollektivtrafiken för sitt vardagsresande är också linjenätet viktigt, liksom att det ska vara enkelt att resa kollektivt. Andra betydelsefulla faktorer är restid, pris, trafikinformation och ett gott bemötande. Trängsel är den kvalitetsfaktor som resenärerna är minst nöjda med. Att kunna sitta under resan är en viktig komfortfaktor.

Mot bakgrund av att marknaden öppnas är ett sammanhållet och samordnat system viktigt som mål för all kollektivtrafik, det vill säga att även eventuellt tillkommande kommersiell trafik ska inbegripas.

RUFS 2010 anger som grundläggande princip att transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som bas. En ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna⁷ är både ett mål och ett medel för att minska trängseln i

⁷ Resor med motoriserade transportmedel som bil, buss och tåg. Cykel räknas inte in här.

Datum
2012-02-10

Identitet

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

hela transportsystemet och även för att minska klimatpåverkan. Trafikpolitiska ekonomiska styrmedel och prioriteringar i infrastrukturinvesteringar är av avgörande betydelse för att öka kollektivtrafikandelen. Därför är det viktigt att lyfta fram kollektivtrafikens roll i planeringen av hela den fysiska planeringen.

3.3.2 Uppföljning och måltal

De måltal som ska användas för att följa upp målen om en attraktiv kollektivtrafik redovisas i tabell 1.

Tabell 1. Måltal för en attraktiv trafik.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	37 % ^{a)}	Ökning med 2,5 %-enheter	Ökning med 5 %-enheter
Nöjda resenärer	79 % ^{b)}	80%	80%
Nöjdhet tidhållning	30 % ^{c)}	45%	50%
Nöjdhet trafikinformation			
- Planerad trafikinformation	37 % ^{d)}	50%	60%
- Akut störningsinformation	26 % ^{e)}	40%	50%
Betyg 4 eller 5 för anropsstyrd trafik i Anbarο f ^{f)}	89%	Minst 90 % av kunderna ska ge betygen 4 eller 5	
Trängselstandard ^{g)}			
- Ståplatsutnyttjande, bussresor i innerstadstrafiken	20 % av avgångarna klarar ej standarden	Medelgod standard (högst 40 % ståplatsutnyttjande)	
- Ståplatsutnyttjande, bussresor utanför innerstaden	15 % av avgångarna klarar ej standarden	God standard (högst 20 % ståplatsutnyttjande)	
- Ståplatsutnyttjande, bussresor på vägar med skyltad hastighet >70 km/h	40 % av avgångarna klarar ej standarden	Sittplats för alla resenärer	
- Ståplatsutnyttjande, tunnelbanan	Grön linje 30% Röd linje 34 % Blå linje 7 % ^{h)}	Maximalt 30 % ståplatsutnyttjande	
- Ståplatsutnyttjande, pendeltåget	Märsta 0 % Bålsta 0 % Södertälje 1 % Nynäshamn 0 % ^{h)}	Maximalt 20 % ståplatsutnyttjande	

^{a)} RES 2005/2006

^{b)} Nöjdhet med senaste resan med 'bolaget' bland resenärer som reser mer än en gång per vecka, Kollektivtrafikbarometern 2011

^{c)} "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag åker med 'bolaget' ", bland resenärer som reser mer än en gång per vecka, Kollektivtrafikbarometern 2011

^{d)} "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag åker med 'bolaget' ", bland resenärer som reser mer än en gång per vecka, Kollektivtrafikbarometern 2011

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

e) "Informationen vid förseningar och stopp fungerar bra" bland resenärer som reser mer än en gång per vecka, Kollektivtrafikbarometern 2011

f) Svensk kollektivtrafiks kundbarometer för anropsstyrd kollektivtrafik

g) Mätningarna för trängsel gäller maxtimmen

h) Genomsnittligt ståplatsutnyttjande i maxtimmen i det mest belastade snittet på resp linje. Belastningen har stora variationer. Särskilt på pendeltågen pga ojämna tidtabellsintervall.

Metoden att mäta kollektivtrafikandelen är under utveckling, och det är därför inte möjligt att sätta en entydig basnivå som motsvarar dagens situation. Analyser har tidigare visat att det är möjligt att höja kollektivtrafikandelen med omkring 2–3 procentenheter i dagsläget. En höjd kollektivtrafikandel till denna och ytterligare högre nivåer innebär dock att en mängd åtgärder behöver genomföras, även utanför kollektivtrafiksystemet. För att mäta och följa upp kollektivtrafikandelen bör RVU Sverige⁸ användas. Den senaste mätningen genomfördes 2005/2006, då kollektivtrafikandelen i Stockholms län låg på 37 procent av de motoriserade resorna. En ny mätning presenteras våren 2012 och gäller för 2011. Resultatet från denna bör användas som utgångspunkt för måltalet.

Det mest övergripande och heltäckande måttet på resenärers upplevelse av kvaliteten i kollektivtrafiken är andelen nöjda resenärer. De uppsatta måltalen utgår ifrån dagens nivåer. Målsättningen är att nöjdheten inte ska sjunka trots den utmaning det innebär att befolkningen ökar kraftigt i regionen och att flera utbyggnadsprojekt kommer att pågå under denna tid.

Måltalen om generell resenärsnöjdhet och tidhållning utgår från Kollektivtrafikbarometern – den branschgemensamma kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. SL:s ombordmätning som används i bland annat SL:s strategiska karta⁹ bedöms inte lämplig att använda som grund för måltalen, eftersom även trafik med kommersiella aktörer kommer att följas upp. Generellt ligger värdena i Kollektivtrafikbarometern väsentligt lägre än i SL:s ombordundersökningar.

Det pågår ett kontinuerligt arbete inom SL för att höja datakvaliteten och effektivisera hanteringen av störningsinformation, vilken beräknas öka resenärernas nöjdhet avsevärt. Planerade framtida kapacitetsförstärkningar och infrastrukturutvecklingar kommer att öka punktligheten i exempelvis pendeltågsnätet och i viss mån även i tunnelbanenätet och beräknas därför även öka nöjdhetsvärdena.

Målen för trängsel i trafiken utgår från att trafikeringen ska planeras så att stående passagerare undviks i så hög utsträckning som möjligt på längre sträckor och helt i busstrafik på motorvägar eller andra vägar med hög

⁸ RVU Sverige, tidigare RES, är den nationella resvaneundersökning som görs av Trafikanalys (tidigare SIKA).

⁹ SL:s strategiska karta beskriver vision, övergripande mål, utvecklingsmål, verksamhetsidé och värderingar.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

hastighet. För trängsel på bussar används två mått. Utanför tullsnitten skall maximalt 20 % av ståplatserna utnyttjas. Motsvarande innanför tullsnitten är 40 %. Orsaken till högre krav utanför tullsnitten är att resenärerna där åker längre stäcka i samma fordon och att omsättningen av resenärer är mindre, det senare innebär att om man blir stående så är det större chans att man förbli stående. Idag utnyttjas mellan 40-50 % av tunnelbanans ståplatser i genomsnitt per avgång under högtrafik. På grund av att resenärerna inte fördelar sig jämt mellan tågavgångar fördröjs på- och avstigandet vilket försenar tågen och det medför i sin tur att belastningen mellan av gånger varierar stort. På många avgångar och särskilt i vissa vagnar upplever därför resenärerna stor trängsel i dagens situation. För att minska trängsel och därmed få en jämnare fördelning mellan tågavgångar föreslås en målsättning att maximalt 30 % utnyttjande av ståplatserna år 2020 och 2030. Pendeltågstrafiken har idag ett utnyttjande av ståplatserna på upp till 20 % i genomsnitt under maxtimmen. På grund av snedfördelning mellan avgångarna har vissa betydligt högre utnyttjande. Målet på högst 20 % ståplatsutnyttjande i genomsnitt samt åtgärder för att få en tidsmässigt jämnare fördelning av tågavgångarna kommer att leda till minskade trängseltoppar och därmed en förbättrad trängselsituation. Jämfört med tunnelbanan är den tid resenärerna får stå längre på pendeltåg, därför är målet lägre än för tunnelbanan. Inget måltal har tagits fram för lokalbanorna då bedömningen är att de inte har samma kapacitetsproblem som övriga trafikslag.

En viktig aspekt att följa upp på den omreglerade marknaden är i vilken utsträckning resenärer upplever systemet som samordnat. En metod för att mäta detta är under utveckling inom ramen för Kollektivtrafikbarometern, och utifrån detta kan ett måltal tas fram. Resultat planeras finnas framme under 2012. Även stabiliteten i systemet bör följas upp genom att följa upp andelen avanmäld trafik. Detta är material som ska sammanställas av myndigheten Trafikanalys, och resultat från detta behöver inväntas innan eventuella måltal sätts. Trafikanalys regeringsuppdrag ska vara klart 2014.

3.4 Mål om en tillgänglig och sammanhållen region

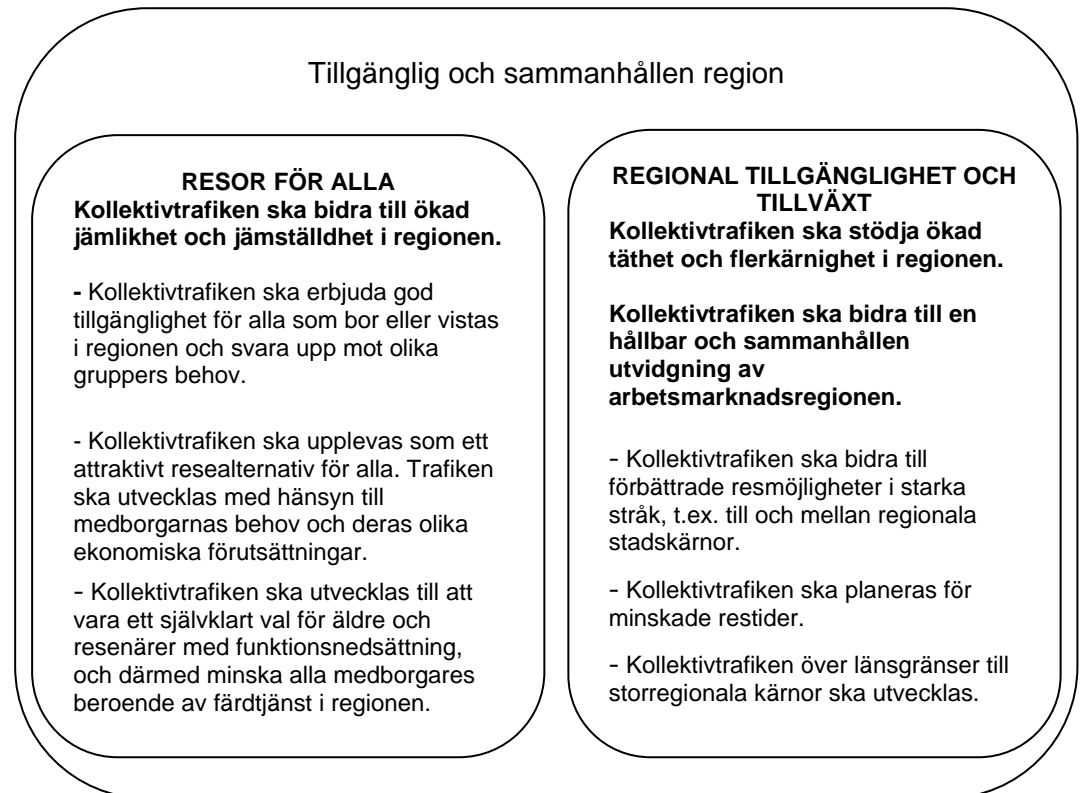
3.4.1 Målformuleringar

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för dem som bor och vistas i regionen och bidra till att hålla samman regionen. Förslag till övergripande och nedbrutna mål inom dessa områden framgår av figuren.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Figur 4 Förslag till mål för kollektivtrafiken som bidrar till en tillgänglig och sammanhållen region.

Kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet anpassas till personer med funktionsnedsättning och bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet mellan män och kvinnor. En anpassning till barns förutsättningar är också viktig.

Ett mål i RUFSS 2010 är att regionen ska vara öppen och tillgänglig för alla. Landstingets vision är att den allmänna (vanliga) kollektivtrafiken ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för alla resenärer, inklusive resenärer med funktionsnedsättning. Om fler resenärer med funktionsnedsättning kan använda den allmänna (vanliga) kollektivtrafiken avlastas också färdtjänsten till förmån för dem som bäst behöver den.

Ett annat mål i RUFSS 2010 är att Stockholms län utvecklas till en flerkärnig region, där den fysiska planeringen och trafiksystemet samverkar. Det ger goda förutsättningar för en tät, ytsnål och energieffektiv bebyggelsestruktur som kan anpassas till kollektivtrafiken.

Minskade restider är en viktig förutsättning för en utvidgad arbetsmarknadsregion, där fler invånare får tillgång till en större arbetsmarknad.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

En förutsättning för att ovan nämnda mål om tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet ska kunna infrias är att anlägga ett vardagslivsperspektiv, det vill säga att hela resan med byten, barnomsorg, arbetsplatsens läge m.m. ska fungera.

3.4.2 Uppföljning och måltal

De måltal som ska användas för att följa upp målen om en tillgänglig och sammanhållen region framgår av tabell 2.

Tabell 2. Måltal för en tillgänglig och sammanhållen region.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge	Mål 2020	Mål 2030
Andel bussar med lågt insteg eller lyft	94 % ^{b)}	100 %	100 %
Tillgänglighet i spårtrafiken	Låggolv saknas på Roslagsbanan, Lidingöbanan och vissa pendeltåg	Fullt tillgänglig	Fullt tillgänglig
Restidskvoter ^{c)} mellan regionala stads kärnor ^{d)}	2,2	1,8	1,5

^{a)} Måltalen för 2020 och 2030 är lägstanivåer, de är satta på samma nivå som totala resenärsnöjdheten, därav lägre nivå än utgångsårsmätningen

^{b)} Utgångsår 2011, Kollektivtrafikbarometern

^{c)} Restidskvot är förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och bilrestiden för en viss resrelation

^{d)} Centrala Stockholm har exkluderats för att inte ge en missvisande bild av hur restidskvoten förbättras i framtiden

Måltalstabellen kommer att kompletteras när det gäller den totala restidskvoten för länet för att kunna följa upp målet om minskade restider.

Att utveckla tillgängligheten i kollektivtrafiken för resenärer med funktionsnedsättning i såväl spår- som busstrafiken är viktigt. På en omreglerad marknad behöver tillgängligheten till såväl fordon som hållplatser och stationer fortsätta att förbättras.

När det gäller tillgängligheten i busstrafiken ska samtliga bussar i den allmänna (vanliga) trafiken vara låggolvbussar eller ha lågt insteg. Full tillgänglighet i spårtrafiken och på bytespunkter är en viktig utveckling, se vidare avsnitt 3.6.1. Inom Svensk Kollektivtrafik studeras hur full tillgänglighet ska definieras och mätas. Målet är att tillgängligheten ska vara hög även i den kommersiella trafiken.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Hela resan – Full tillgänglighet¹⁰

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

- *Planera resan.* Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett.* Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Spärkkiosker och andra försäljnings- och informationsplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till terminal, station eller hållplats.* Gångvägar och anslutningar till och från hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, station eller hållplats.* Korta och snabba byten ska eftersträvas på alla bytespunkter. All möblering och belysning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en terminal, station eller hållplats underlättas för personer med funktionsnedsättning. Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen oavsett funktionsnedsättning (exempelvis genom att informationen är audiovisuell).
- *Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet.* Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt.

Vid val av strategier och åtgärder är det nödvändigt att ta hänsyn till kollektivtrafikens sociala roll och ansvar. Kollektivtrafiken är en förutsättning för invånare som saknar andra transportmedel att kunna röra sig fritt mellan regionens olika delar. En kollektivtrafik som även är ekonomiskt tillgänglig och svarar upp mot olika behov är avgörande för många människors tillgång till arbetsmarknad, skola och fritid.

Ett utvecklingsarbete pågår med att ta fram en strategi för social hållbarhet inom SL:s verksamhet. Under 2012 avser SL att inventera dagens situation och att ta fram en handlingsplan. Det är därför inte möjligt att i dagsläget sätta uppföljningsbara måltal för jämlikhets- och jämställdhetsaspekter. Detta får göras vid den framtida uppdateringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är god för resor till och från Stockholms innerstad. Däremot tar resor med kollektivtrafik i många resrelationer i tvärlid avsevärt längre tid än motsvarande bilresor. Den genomsnittliga restidskvoten för resor mellan regionala stadskärnor (innerstaden exkluderad) uppgår till 2,2, vilket innebär att en resa med kollektivtrafiken tar mer än dubbelt så lång tid som att resa med bil. Delar av måltalen för 2020 och 2030 om minskad restidskvot kan uppfyllas genom ett

¹⁰ Enligt SL:s riktlinjer RiTill

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

förbättrat kollektivtrafikutbud, men det krävs i hög grad även ytterligare åtgärder, t.ex. framkomlighetsåtgärder.

För att nå en hållbar regionförstoring bör måltal för restider med kollektivtrafik över länsgräns tas fram. Vidare behov av utredning kring detta ses över.

3.5 Mål om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

3.5.1 Målformuleringar

Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha en låg negativ inverkan på miljön och på människors hälsa. Förslag till mål inom dessa områden framgår av figuren.



Figur 5 Förslag till mål för kollektivtrafiken som innebär effektiva resor med låg påverkan på hälsa och miljö.

De föreslagna målen inom området miljö och hälsa utgår bland annat från RUFSS 2010, SL:s miljöpolicy, landstingets miljömål och Svensk Kollektivtrafiks branschöverenskommelse. Fokus för miljö- och hälsoarbetet är främst att begränsa användningen av fossila bränslen och att minska buller och emissioner av partiklar och andra luftföroreningar.

En förutsättning för att klara det nationella klimatmålet är att kollektivtrafikandelen ökar och att fler bilresenärer övergår till att resa med kollektivtrafiken, alternativt till att gå eller cykla. Ett bra sätt att få bilister att övergå till kollektivtrafik är att erbjuda infartsparkeringar i kollektivtrafikstarka lägen. De ovan nämnda målen fokuserar dock på miljöpåverkan orsakad av kollektivtrafiken i sig.

Datum
2012-02-10

Identitet

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Det långsiktiga målet för säkerheten i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det är även viktigt att kollektivtrafiken upplevs som ett tryggt resealternativ.

För att utveckla kollektivtrafiken krävs att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt. Med en öppen marknad är det viktigt att skapa en välfungerande förhållande mellan den allmänna och den kommersiella trafiken.

3.5.2 Uppföljning och måttal

De måttal som föreslås användas för att följa upp målen om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan redovisas i tabell 3.

Tabell 3. Måttal för effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge	Mål 2020	Mål 2030
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	28 % (buss) 100 % (spår)	90 % (buss) 100 % (spår)	100 % (buss och spår)
Buller från tunnelbana och lokalbanor ^{a)}	Undersökning pågår	–	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB(A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.
Utfall av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken till miljön, per utfört trafikarbete i personkm	Utfall partiklar: 0,010 g/personkm Utfall kväveoxider: 0,806 g/personkm	50 % reduktion från basår 2009	75 % reduktion från basår 2009
Energianvändning för kollektivtrafiken, per utfört trafikarbete i personkm	0,2151 kWh/ personkm	25 % reduktion från basår 2007	35 % reduktion från basår 2007
Säkerhet	Under framtagande 2012		
Kostnadseffektivitet, nettokostnad per personkm	2,29 kr (2010)	Mäts enligt Strategisk karta	

^{a)} Måttal gällande buller för buss, pendeltåg och regionaltåg bör tas fram i kommande versioner av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Utgångsvärdena för måttalen ovan inbegriper endast SL-trafiken. Landstingets ambition är att det i framtida versioner av trafikförsörjningsprogrammet ska vara möjligt att mäta ovan nämnda måttal för all regional kollektivtrafik.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

När det gäller andelen förnybart bränsle i trafiken så överensstämmer målet för år 2030 även med det nationella målet¹¹ om en fossilfri fordonsflotta till 2030. Arbetsfordon i spårtrafiken kommer däremot sannolikt också i fortsättningen att drivas med fossila bränslen, eftersom dessa fordon måste kunna ta sig fram även när det är strömlöst på banan.

I dagsläget uppfyller samtliga bussar i kollektivtrafiken gällande certifieringsnormer för buller. För den allmänna kollektivtrafiken eftersträvas en successiv övergång till tystare framdrivningstekniker, t.ex. del- eller helelektrifiering.

Måltalen för utsläpp respektive energianvändning för 2020 grundas på Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma miljöprogram. Måltalen för 2030 grundas bland annat på det nationella målet om en fossilfri fordonsflotta medan nivåerna för kväveoxider/partiklar och energireduktionen är landstingets egna bedömningar.

Arbete pågår med att ta fram kvantitativa mål för säkerheten och dessa ska ingå i framtida uppdateringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Mål för den ekonomiska effektiviteten och kostnaderna för kollektivtrafiken bör inrikta sig på kostnaderna för den allmänna trafiken. Dessa följs bland annat upp inom ramen för SL:s strategiska karta, med inriktning på kostnader per personkilometer.

3.6 Mål för färdtjänsten

3.6.1 Målformulering

Övergripande mål är att kollektivtrafiken (allmän och kommersiell, ej särskild) och närtrafiken¹² genom ökad attraktivitet och tillgänglighet ska vara förstahandsval för den som kan och har möjlighet. Andelen färdtjänstberättigade resenärer ska inte öka i förhållande till länets totala befolkning, trots att andelen äldre förväntas öka under kommande år. Visionen är att färdtjänsten inte ska behövas längre då den allmänna (vanliga) kollektivtrafiken, dess bytespunkter och terminaler uppnått full tillgänglighet.

För vissa resenärer kommer dock visionen inte att räcka till, utan dessa resenärer kommer även fortsättningsvis att vara hänvisade till särskild kollektivtrafik, det vill säga färdtjänst. Det gäller personer som på grund av olika funktionsnedsättningar inte kan resa med den allmänna (vanliga) trafiken, exempelvis personer som reser på bår, som måste resa med skrymmande hjälpmedel eller som har allergiska besvär.

¹¹ *Mål för framtidens resor och transporter*, prop. 2008/09:93

¹² Närtrafiken är ett alternativ till traditionell färdtjänst och utgörs av linjetrafik som är speciellt anpassad för äldre och personer med funktionsnedsättning.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Att så många som möjligt ska kunna resa med den allmänna (vanliga) kollektivtrafiken innebär att samhällets och färdtjänstens resurser kan koncentreras till dem som inte kan resa med denna. Den pågående anpassningen av kollektivtrafikens tillgänglighet kommer på sikt att innebära samordningsvinster genom fler kombinationsresor av färdtjänst och allmän (vanlig) kollektivtrafik. Med kombinationsresa menas att ena delen av resan görs med färdtjänst och den andra delen med allmän (vanlig) kollektivtrafik.

Målbilden för färdtjänst styrs av färdtjänstlagen, riktlinjer för färdtjänsten i Stockholms län, politiska beslut samt landstingets handikappolitiska program.

Färdtjänstverksamheten ska

- utreda och besluta om tillstånd
- hantera övriga kundärenden
- upphandla och utföra färdtjänstresor
- utföra sjukresor i enlighet med avtal med Hälso- och Sjukvårdsnämnden
- uppnå mål efter fastställda nyckeltal för verksamheten.

Inriktningsmålen är att

- färdtjänst vara till för dem som har störst behov
- öka resandet i kollektivtrafiken av färdtjänstberättigade
- satsa på linjelagd färdtjänst där det finns lämpliga resandeströmmar och områden
- koppla färdtjänstresor mot tillgänglig allmän (vanlig) kollektivtrafik
- ge möjlighet till ett friare resande.

Riksfärdtjänsten är inte överförd från länets kommuner till landstinget och behandlas därför inte i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

3.6.2 Uppföljning och måltal

Måltal för att följa upp målen för färdtjänsten finns inom fyra olika områden, se tabell 4. Redan idag är måltalen till stor del uppfyllda. Måltalen har därmed framför allt som syfte att upprätthålla samma höga nivå på färdtjänsten trots en ökande andel äldre befolkning.

Tabell 4. Måltal för färdtjänsten.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge	Mål 2020 och 2030
Andel färdtjänstberättigade i förhållande till länets totala befolkning	3,5 %	3,5 % ^{a)}
Tidspassning vid taxiresa: uppdrag enligt överenskommen hämttid, andel av resorna då tidspassning är uppfylld	93 %	94 %

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Tillgänglighet till beställning taxiresa: samtal besvarade inom en minut	96 %	Fortsatt hög nivå, får vara minst 90 % ^{b)}
Ansökningar färdtjänst: andel som behandlas inom en vecka	80 %	85 %

^{a)} Måltalen för 2020 och 2030 innebär en minskning i antal resor, eftersom andelen äldre av den totala befolkningen ökar.

^{b)} Detta är den nivå som det ställs krav på i avtalet.

Tillgängligheten i kollektivtrafiken och hur den påverkar behovet av färdtjänst bör framöver kunna mätas och målsättas med hänsyn till hur färdtjänsten används. Landstinget kommer att ta fram ett mätetal, där andelen färdtjänstresenärer mäts (med hjälp av SL Access) vid stora bytespunkter i kollektivtrafiknätet för att se om andelen ökar vid tillgänglighetsanpassningar och riktad information.

3.7 Prioritering av mål

Vissa av de ovan redovisade målen påverkar mer än andra möjligheterna att uppnå det övergripande målet om en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. En hög upplevd reskvalitet i kollektivtrafiken och konkurrenskraftiga restider är en förutsättning för att fler ska välja att resa kollektivt. Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn är också en förutsättning för att fler ska välja att resa kollektivt. Mål om attraktiva resor har därför särskilt stor betydelse för att transportsystemet ska klara att fylla sin roll och bidra till att Stockholm blir Europas mest attraktiva storstadsregion.

Att målen ska vara kostnadseffektiva behöver inte innebära konflikt med mål om attraktiv kollektivtrafik. Samhällets kostnader ska beaktas när olika alternativ utreds och beslutas.

En metod för att kunna väga målen mot varandra ska utvecklas i samband med uppföljningsarbetet och planeras därmed finnas med i nästa reviderade regionala trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

3.8 Uppföljning av måluppfyllnad

De uppsatta målen och måltalen ska följas upp för att se att utvecklingen går åt rätt håll. I flera fall bygger måltalen på mätmetoder eller parametrar som inte har använts tidigare eller på detta sätt. Det är därför troligt att utformningen av vissa av måltalen kan behöva justeras utifrån kommande erfarenheter.

För flera av måltalen används Kollektivtrafikbarometerns mätningar. Det uppmätta nivåerna för resenärsnöjdhet, nöjdhet med tidhållning och trafikinformation överensstämmer dock inte med resultaten från SL:s ombordundersökningar. Mätmetoder, urval och frågeställningar skiljer sig åt,

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

samtidigt som metoderna är under utveckling. Även detta kan leda till att måltalen kan behöva justeras.

Måltal har satts upp för åren 2020 och 2030 men de behöver följas upp kontinuerligt. Måltal som följs upp med hjälp av Kollektivtrafikbarometern mäts årligen. Avsikten är att även undersökningen RVU Sverige, som används för att mäta kollektivtrafikandelen, ska genomföras årligen. Beslut om frekvensen för undersökningen fattar av Trafikanalys.

Ambitionen för måltalen är att en sammanställning ska göras med angivna tidpunkter för mätningar och avstämningar. En årlig avrapportering och sammanställning av utvecklingen planeras, där även eventuella behov av kompletteringar eller ändringar av målen och måltalen föreslås.

4 Förutsättningar för kommersiell trafik

För att kollektivtrafiken ska fungera väl på den öppnade marknaden är förutsättningarna inom några områden särskilt betydelsefulla. Det gäller taxor och prissystem för att resa med kollektivtrafiken, konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur och tillgången till gemensamma informations- och betalsystem för resenärerna.

Några viktiga begrepp

Taxa (pris) är avgiften för kollektivtrafikresor.

Prissystem är strategin för att sätta priser i kollektivtrafiken, t.ex. avståndstaxa, differentierat pris eller takpris.

Betalsystem är systemet för att sälja biljetter till resenärerna.

4.1 Betydelsen av taxor och prissystem

Taxor och prissystem är faktorer som i hög grad påverkar resandet med kollektivtrafiken och som landstinget samtidigt kan styra över. Även det sätt på vilket förändringar i taxor och prissystem genomförs har betydelse för både resande och intäkter.

De taxor och prissystem som tillämpas i den allmänna trafiken har självklart stor betydelse för den kommersiella trafikens verksamhetsförutsättningar. Den nya lagen om kollektivtrafik innehåller dock inga bestämmelser om samordning av taxor eller prissystem.

Marknadsöppningen medför att landstingets beslut om taxor och prisstruktur måste innefatta nya avvägningar när det gäller fördelningen mellan offentligt och privat kapital i förvaltningen och utvecklingen av kollektivtrafiksystemet. Det handlar med andra ord om i vilken utsträckning som driften och underhållet av – och investeringarna i – kollektivtrafiken ska finansieras av privata trafikföretag eller över den gemensamma landstingsbudgeten.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mål om förhållandet mellan offentliga och privata insatser kan ha konsekvenser både för vilken generell taxenivå som eftersträvas och hur taxesytemet utformas med avseende på biljettyper m.m.

SL:s nuvarande prisnivå kan innebära svårigheter att etablera kommersiell trafik som prismässigt kan konkurrera med den allmänna trafiken. Möjligheterna att etablera sådan kommersiell trafik ökar något om taxenivån på SL-trafiken höjs jämfört med nuvarande taxenivå, men inte i en utsträckning som i grunden ändrar förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik.

4.2 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen

För att en tillkommande kommersiell kollektivtrafik ska kunna verka på den öppnade marknaden behöver aktörerna få tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur, t.ex. hållplatser, terminaler och busskörfält, på ett konkurrensneutralt sätt. I detta avsnitt redovisas förutsättningar, möjligheter och problem inom detta område samt förslag till lösningar och spelregler.

4.2.1 Vad säger lagen om konkurrensneutralt tillträde?

Den nya lagen om kollektivtrafik säger ingenting om konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur. Enligt propositionen till lagen är dock regeringens utgångspunkt att alla aktörer som trafikerar landstingets område, både de kommersiella aktörerna och SL:s trafikentreprenörer, ska få tillträde till hållplatser, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur, avsedd för kollektivtrafik, på ett konkurrensneutralt sätt.

4.2.2 Landstingets ambitioner för konkurrensneutralitet

Så långt det är möjligt rekommenderar landstinget att konkurrensneutralitet eftersträvas. Den allmänna trafiken bör dock ha förtur till infrastruktur, där det uppstår kapacitetsproblem eller där det annars skulle innebära en utveckling som försvårar möjligheterna att nå regionens kollektivtrafikmål.

4.2.3 Infrastruktur som omfattas av konkurrensneutralt tillträde

Landstingets bedömning är att den befintliga infrastruktur som bör ges konkurrensneutralt tillträde enligt resonemanget ovan är följande:

- Hållplatser
- Terminaler och bytespunkter
- Busskörfält
- Ytor för tidsreglering
- Vändytor
- Pauslokaler (kan dock i vissa fall vara en del av upphandlingen)
- Vädskydd
- Information i form av fastmonterade tidtabeller o.d. vid hållplats och på station

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

4.2.4 Infrastruktur som inte bör omfattas av konkurrensneutralitet

Det finns ett antal system och anläggningar som ligger i gränlandet till att omfattas av konkurrensneutralitet. Med utgångspunkt i att den befintliga kollektivtrafiken i möjligaste mån inte ska drabbas av orimliga kostnader eller andra problem bedömer landstinget att följande infrastruktur inte ska omfattas av konkurrensneutralitet:

- Depåer och avtalade uppställningsytor, eftersom dessa är en del av förutsättningarna i upphandlingen av trafikavtal.
- Linjebunden signalprioritering i korsningar, eftersom den bara omfattar stomtrafiken, alltså trafik som anses av så stor betydelse för systemet att den måste prioriteras.
- Trafikledning.

Annan signalprioritering för kollektivtrafik som är oberoende av fordonsutrustning kommer att fungera för all busstrafik precis som nu.

4.2.5 Risk för problem vid högt belastade miljöer

De platser, där risken är störst för att det ska uppstå uppenbara kapacitetsproblem på grund av tillkommande kommersiell trafik, är terminaler och hållplatser som redan idag har nått sitt kapacitetstak, exempelvis Slussen, Gullmarsplan, centrala delar av Stockholm (t.ex. Klarabergsviadukten) och Tekniska högskolan.

Risk för att problem uppstår finns också i anslutning till andra hållplatser och infrastrukturmiljö som är hårt belastade. Det gäller t.ex. i innerstaden, vid vägar där stombussar trafikerar samt längs andra huvudstråk i kollektivtrafiken.

4.2.6 Varför bör allmän trafik prioriteras?

SL äger, förvaltar eller disponerar infrastruktur som kommersiella trafikföretag troligen har intresse av att få tillgång till. Om SL väljer att ge kommersiella företag tillträde till denna infrastruktur kan det få konsekvenser för den trafik som SL driver genom upphandlade trafikavtal med trafikentreprenörer. En direkt konsekvens kan bli att denna trafik kan påverkas negativt genom att infrastrukturkapaciteten inte räcker till både SL-trafiken och den kommersiella trafiken.

Eftersom den allmänna trafiken är en garant för att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot målen bör denna prioriteras. Detta bör gälla åtminstone på kort sikt, innan erfarenheter av de kommersiella aktörernas bidrag till måluppfyllnaden kan utvärderas.

Om SL-trafiken påverkas negativt kan det också leda till att de trafikentreprenörer som utför trafiken på uppdrag av SL ställer krav på

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

omförhandlingar av trafikavtalen eller utökad ersättning. SL och landstinget bör inte belastas med extra kostnader, orsakade av nya aktörer på marknaden. Landstinget bedömer därför att kommersiella trafikföretag inte bör ges tillträde till sådan infrastruktur som SL äger, förvaltar eller disponerar om det skulle innebära kostnadsökningar för landstinget och SL.

För att närmare kunna bedöma de möjliga konsekvenserna behöver analyser göras dels av den infrastrukturkapacitet som SL äger, förvaltar eller disponerar, dels av de trafikavtal som berörs av ett eventuellt tillträde.

4.2.7 Hantering av och ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur

Landstingets rekommendation är att det finns en samordnande part som ansvarar för terminaler och dess kapacitet. När det gäller hållplatser och busskörfält är det respektive väghållare som är ytterst ansvarig. Det är önskvärt att det finns en gemensam syn på kollektivtrafikens användning av hållplatser och busskörfält inom länet.

I detta första regionala trafikförsörjningsprogram för Stockholms län beskrivs främst hur frågorna avses lösas under de närmaste åren, eftersom mycket ännu är okänt och hänsyn måste tas till befintliga avtal. På lite längre sikt måste ansvaret för utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur under de nya förutsättningarna göras tydligare.

Hållplatser och bytespunkter på väg

Hållplatser i vägområdet är ett väghållaransvar som inte ändras av den nya lagen. Det är inte tillåtet att ta ut avgift för att använda själva hållplatsen om denna ligger på allmän plats.

Förslagsvis tar landstinget genom trafiknämndens förvaltning ansvar för hela kollektivtrafiksystemet på ett liknande sätt som för dagens SL. Då kan även i fortsättningen samråd ske i planeringsprocessen mellan väghållare och den nya förvaltningen om linjedragning och placering av hållplatser. Det nuvarande kollektivtrafiknätet är anpassat till befintliga hållplatser och bytespunkter. Nya aktörer ska ges tillgång i möjligaste mån under förutsättning att detta kan ske utan orimlig påverkan på befintliga linjer och avtal.

Väderskydd och övrig hållplatsutrustning

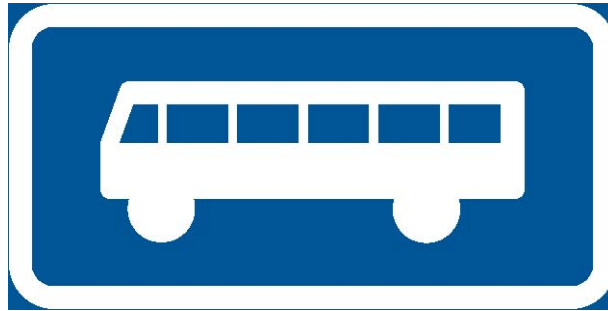
Till att börja med kommer SL:s bussentreprenörer i enlighet med nu gällande trafikavtal att ansvara för drift och underhåll av väderskydd, inklusive snöröjning, för hållplatser som används av SL. SL och landstinget ansvarar då för befintlig hållplatsutrustning. För eventuellt tillkommande hållplatser, som inte SL ansvarar för, bör ansvar för finansiering och underhåll ligga på väghållaren.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

De flesta hållplatser i länet är för närvarande markerade med SL:s toptavla. En tillkommande ny hållplats eller en befintlig hållplats som trafikeras av annan entreprenör bör skyltas med vägmärke för busshållplats, se figur, och eventuell tilläggstavla.



Figur 6 Vägmärke E22 Busshållplats.

Framöver bör ansvar för uppsättning, drift och underhåll av väderskydd, hållplatsstolpar och informationstavlor ligga på ett samlat ställe, åtminstone på områdesnivå. På så sätt blir det ett enhetligt system som resenärerna lätt kan känna igen. Det kan vara en överordnad beslutsfattare som avgör grundutformningen och inledningsvis kan SL:s befintliga mallar användas. Förhoppningsvis kan detta finansieras via reklamtyor och avgifter för att använda funktionen.

Bussterminaler

Ägarstrukturen kring befintliga bussterminaler är i många fall oklar och behöver utredas. Eftersom terminalerna oftast är en del av befintliga trafikavtal behöver även dessa vägas in. På kort sikt kan förslagsvis landstinget genom trafiknämndens förvaltningsorganisation ansvara för fördelningen. Det bör utses en samordnande part som får ansvara för fördelningen av kapacitet på ett transparent och i möjligaste mån konkurrensneutralt sätt.

Körfält för fordon i linjetrafik, vändytor, reglerplatser m.m.

Körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik ska kunna användas av alla fordon som kör kollektivtrafik enligt den nya lagen, om inte tilläggstavlor anger annat. Det senare tillägget är en möjlighet för väghållare att göra särskilda begränsningar om det skulle krävas av någon anledning.

Befintliga vändytor och reglerplatser har skapats för att det nuvarande kollektivtrafiksystemet ska fungera, och de är i de flesta fall en förutsättning för att trafiken kan fungera enligt nuvarande avtal. I och med den nya lagen kan andra ges tillträde i mån av plats. Avgörandet bör ligga hos landstinget.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

4.2.8 Fördelning av kapacitet vid kapacitetsbrist

Inom vägtrafiken ägs infrastrukturen av olika väghållare men är i de flesta fall att betrakta som allmän. Det finns risk att problem uppstår då många trafikaktörer ska samsas om en begränsad infrastruktur. Utgångspunkten bör då vara att kapaciteten i en terminal fördelas enligt en känd modell. Om det råder kapacitetsbrist är landstingets förslag att frågorna om konkurrensneutralt tillträde i första hand ska lösas genom dialog.

Förslag till prioriteringskriterier

Kollektivtrafikens infrastruktur är i dagsläget anpassad till den trafiksituation som rådde innan lagen trädde i kraft. På kort sikt måste befintlig infrastruktur användas och tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur kommer att möjliggöras i mån av plats och den allmänna trafiken får förtur vid kapacitetsbrist.

På sikt bör prioriteringskriterierna i grunden baseras på den berörda linjens betydelse i trafiksystemet. Detta bedöms av landstinget enligt hur väl trafiken klarar att uppfylla målen för regionens kollektivtrafik.

Avgifter

Landstinget har tolkat det så att regeringens avsikt är att kollektivtrafiken bör betala för sin infrastruktur. I dagsläget är det också oklart vem som äger eller kan förvalta stora delar av kollektivtrafikens infrastruktur i länet. Sådana avgifter skulle påverka biljettpiserna och därmed motarbeta strävan om ökad tillgång till kollektivtrafik. Landstingets förslag är att vissa delar av kollektivtrafikinfrastrukturen även fortsättningsvis bekostas av skattemedel.

Med avgifter skulle dock viss infrastruktur kunna underhållas och förvaltas på ett bättre sätt. I så fall bör avgifterna täcka kostnader och möjligen vissa investeringar samt vara konkurrensneutrala.

4.2.9 Anmälan och avanmälan av kommersiell trafik

Enligt förslag från Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för den nya kollektivtrafiklagen, ska kollektivtrafikföretag anmäla minst 21 dagar innan företaget avser börja eller sluta med kommersiell linjetrafik. Anmälan ska kunna göras på ett enkelt sätt.

Den som vill bedriva kollektivtrafik måste också vara behörig att bedriva linjetrafik enligt vissa föreskrifter, precis som idag.

Landstinget föreslår att kollektivtrafikföretag i samband med anmälan också ska skicka en ifylld blankett som landstinget tillhandahåller och där visa att företaget har säkerställt förutsättningar för den planerade trafiken.

Förslag till rutiner för anmälan och avanmälan av kommersiell trafik redovisas i Bilaga 3.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

4.2.10 Hantering av kollektivtrafikens infrastruktur på längre sikt

Om några år kommer den nya lagen att ha fått ett visst genomslag på kollektivtrafiken, berörda parter kommer att ha mer kunskap om konsekvenserna och nya samarbetsformer kommer att utvecklas. Stora delar av dagens ansvarsområden kommer dock att vara oförändrade – väghållarna ansvarar fortfarande för vägarna och landstinget har troligen kvar ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur som helhetssystem. Möjligen förvaltas vissa delar av kollektivtrafikens infrastruktur via separata enheter eller bolag.

Inför kommande regionala trafikförsörjningsprogram bör regionen under ledning av landstinget utveckla framtida lösningar för att hantera kollektivtrafikens infrastruktur, inte minst bussterminalernas behov av utbyggnad och finansiering.

4.3 Gemensamma system

Gemensamma system kan vara av två slag: gemensamt informationssystem och gemensamt betalsystem. I lagen ställs krav på att information om det trafikutbud som erbjuds ska lämnas till ett gemensamt system för trafikinformation till resenärerna, medan betalsystem inte regleras i lagen.

4.3.1 Informationssystem

Både information om den allmänna och den kommersiella trafiken ska lämnas enligt lagen. Eftersom den kommersiella trafiken på kort sikt (3–5 år) förväntas vara av begränsad omfattning bör en enklare gemensam hantering av trafikinformation vara tillräcklig för att fylla resenärernas behov.

Primärt bör fokus ligga på grundinformationen (tidtabellerna). I första hand bör grundinformationen göras tillgänglig via Internet och mobiltelefoner samt genom tryckt information på hållplatserna. Det motiveras av att Internet och mobiltelefon är de mest använda kanalerna samt att det behövs tydlig information på hållplatserna för att resenärerna ska veta att de står vid rätt hållplats.

Den nationella databas som Samtrafiken ansvarar för ska användas för gemensam trafikinformation. Samtrafiken har redan rutiner och beskrivningar för hur informationen till databasen ska utformas och hanteras. De kommersiella företagen kan därmed på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt uppfylla kraven om att lämna information om sitt trafikutbud.

På längre sikt bör det gemensamma systemet byggas ut till att omfatta alla trafikinformationsområden och alla informationskanaler, särskilt om den kommersiella trafiken ökar i omfattning. Om så inte sker och den kommersiella trafiken samtidigt ökar kommer det att bli svårt för resenärerna att överblicka det samlade utbudet av trafik i regionen, vilket kommer att leda till att

resenärerna blir mindre nöjda med trafikinformationen. Målet för nöjdheten över trafikinformation blir då svårt att uppnå.

4.3.2 Betalsystem

Även om gemensamt betalsystem inte regleras i lagen anser landstinget att det är önskvärt att branschen tillsammans ansvarar för att ett sådant etableras. Det pågår en nationell utredning om ett gemensamt betalsystem för all kollektivtrafik.

5 Strategiska val – förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik

I detta kapitel redovisas landstingets syn på förhållandet mellan den trafik som förutsätts drivas med stöd av allmän trafikplikt och den kommersiella kollektivtrafiktrafik som bedöms komma att verka i länet. När det gäller åtgärder och planer på längre sikt är det regionala trafikförsörjningsprogrammet mer principiellt hållet. Det finns ännu en betydande osäkerhet om effekterna av marknadsöppningen och landstinget vill därför inte nu låsa sig vid någon bestämd uppfattning om organisatoriska lösningar.

5.1 Inriktning allmän trafikplikt

Kollektivtrafiken betyder mycket för stockholmarnas vardag och livsbetingelser och för hela Stockholmsregionens funktion och utveckling. Förändringar av kollektivtrafiksystemet måste därför genomföras med stor omsorg. Öppenhet för de nya utvecklingsmöjligheter som erbjuds genom den nya lagen måste förenas med ett ansvar för att regionens trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsebarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Stockholmsregionen även i fortsättningen kan erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt utgår från målen. Landstinget eftersträvar en kollektivtrafik som erbjuder invånare och besökare i Stockholmsregionen attraktiva resor med god tillgänglighet till olika delar av regionen i ett sammanhållet system. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning och ha ett enhetligt taxsystem för resor över hela länet. Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha låg miljö- och hälsopåverkan.

Analyser och samråd med ett flertal kommersiella trafikföretag visar att den kommersiella trafiken inledningsvis blir begränsad. Mot bakgrund av detta, i kombination med att befintliga trafikavtal löper vidare, bedömer landstinget att målet om en ökad kollektivtrafikandel kan bli svårt att nå om den allmänna trafiken minskas jämfört med situationen innan lagen trädde i kraft.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

För att kunna tillhandahålla ett stabilt länstäckande trafikutbud föreslår landstinget att ett trafiknät som ligger till grund för allmän trafikplikt ska karakteriseras på följande sätt:

- Den allmänna kollektivtrafiken ska erbjuda länsinvånarna förbindelser till viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor. Därutöver ska länsinvånarna erbjudas väl fungerande förbindelser till skolor och andra viktiga samhällsfunktioner.
- Linjenätet ska ha ett minsta turutbud. Trafiken ska nås inom ett visst längsta gångavstånd, olika beroende på typ av bebyggelse och läge i regionen. Avsteg kan dock behöva ske beroende på lokala förutsättningar och tillgängliga resurser.
- Länsinvånarna ska erbjudas möjlighet att kunna nå samtliga länets kommuner i en sammanhängande resa med en och samma biljett.

Den trafik som bör omfattas av den allmänna trafikplikten baseras på länsinvånarnas och samhällets behov av kollektivtrafik som definieras i målen. Dagens ofta mycket höga turtäthet i vissa relationer är en följd av stor efterfrågan. I sådana resrelationer ökar möjligheterna att erbjuda alternativ, och det är därför viktigt att trafikutövarna ges möjlighet att föreslå nya trafiklösningar. Den trafik som handlas upp ska därför inte vara alltför detaljstyrd.

5.1.1 Vad ska gälla för den allmänna trafiken?

I det följande avsnittet redovisas de riktlinjer för olika standardegenskaper som landstinget anser bör karakterisera den allmänna trafiken. Mer detaljerade uppgifter om de rekommenderade riktlinjerna för gångavstånd, turtäthet och trängsel redovisas i Bilaga 4.

Tillgänglighet och miljö

Den allmänna trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad utan undantag. Det är mycket angeläget att personer med funktionsnedsättning och äldre personer med nedsatt rörelseförmåga har full tillgång till terminalpunkter och hållplatser för att enkelt kunna nå hissar, rulltrappor och andra anordningar för byte mellan olika transportmedel. Därför ska den allmänna trafiken ha företräde i sådana anläggningar. Denna ska också fortsätta att hålla en hög miljöprofil, på samma sätt som SL:s trafik hittills har utvecklats.

Gångavstånd

Bebyggelseplaneringen i länet har sedan lång tid tillbaka utgått från ett längsta acceptabelt gångavstånd mellan bebyggelse och kollektivtrafik, baserat på bebyggelsestyp. Utgångspunkten är att där det bor och arbetar flest ska även tillgången till kollektivtrafik vara som störst och gångavstånden hållas korta. Detta ger största samhällsekonomiska effektivitet och är också begripligt för länsinvånarna.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Någon koppling till gångavstånd och turtäthet finns inte mer än att gångavstånden till stomtrafiken ofta är längre. Stomtrafiken har å andra sidan högre turtäthet och många resenärer. Den genomsnittliga resenären föredrar i regel att gå längre till trafik som går oftare.

Byten

En kollektivtrafikresa innehåller i många fall ett eller flera byten och det är då viktigt att bytena kan ske så smidigt som möjligt. Det ställer krav på korta väntetider och god funktionalitet i bytespunkten som gör det lätt att orientera sig, att bytet upplevs bekvämt och att det även är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Det bör även finnas tillgång till olika sorters service vid större och strategiska bytespunkter för att förenkla vardagen för resenärerna.

Antalet byten bör hållas nere, men det är inte självklart att direktresor alltid är att föredra. Ur ett resenärsperspektiv kan ett trafikupplägg med byten skapa fler resmöjligheter än om enbart direktresor prioriteras.

Trängsel i fordonen

Den upplevda trängseln är en viktig komfortfaktor som i hög grad präglar resenärernas upplevelse av resan. Det är därför viktigt att det inte uppstår oacceptabelt hög trängsel.

Trängsel är inget entydigt begrepp. Trängseln kan variera kraftigt mellan olika vagnar i samma tåg, mellan turer och mellan olika dagar. Likaså kan toleransen när det gäller trängsel variera – det är ofta lättare att acceptera viss trängsel under rusningstid. I nyare trafikavtal ska trafikentreprenören planera för att inte överskrida de angivna riktlinjerna för trängsel.

Turtäthet

Trafikutbudet i länet är en funktion av tillgängligt linjenät och faktisk turtäthet. Vid låg efterfrågan räknas antalet turer per dag.

Länets tätortstrafik kan anses utgå från en "basturtäthet" på 30 minuter och motsvarar den bas som tillämpas för pendeltågen. Stora delar av länets busstrafik är anpassad till denna basturtäthet, vilket garanterar god passning mellan olika trafikslag.

Riktlinjerna för lägsta rekommenderade turtäthet är beroende på tidpunkt (vardagar högrafik morgon och eftermiddag, mellantrafik, kvällstrafik och natttrafik) och geografiskt läge (innerstaden, ytterstaden, Storstockholm och utanför Storstockholm). Några riktvärden för helgrafik anges inte. Vid låg efterfrågan kan den verkliga turtätheten understiga den rekommenderade. För landsbygdstrafiken anges inte någon rekommenderad lägsta turtäthet utan denna trafik anpassas i regel till skolornas tider.

Turtätheten bör anpassas för trafik mot och inom city och andra platser med högre bebyggelsekoncentration och vara högre mellan och till platser där flest

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

människor bor eller är verksamma. Detta behövs inte minst av kapacitetsskäl. Även tvärgående stomtrafik, som används i kombination med andra förbindelser vilket innebär byten, bör ha en hög turtäthet. Är turtätheten för låg finns risk att bytestiden blir så lång att det går snabbare att resa radiellt via city och byta där, vilket innebär att tvärförbindelsen mister sin funktion.

Tvärgående kommunikationer i länet är viktiga förbindelselänkar mellan de regionala kärnorna¹³. Utmaningen att få fler att välja kollektivtrafik framför bil för dessa resor är större, eftersom de svårigheter som möter bilisterna mot city i form av trängsel och höga parkeringsavgifter inte finns i samma utsträckning. Kärnorna är utspridda runt om i länet och resor till dem med kollektivtrafik kräver ofta ett eller flera byten. För dessa resor är möjligheten att nå en regional kärna inom en viss tid mer avgörande för standarden än trafikens turtäthet i sig.

För utvecklingsområden, som kännetecknas av utökat permanent boende och i RUFSS kallas "övrig regional stadsbygd", är det viktigt att följa befolkningsutvecklingen och utöka antalet turer om det är samhällsekonomiskt motiverat. Ett mått som SL studerat är att ta fram "antal boende per avgångstur". Lokala förutsättningar som närhet till tätort, befintligt trafikutbud etc. skiljer dock kraftigt mellan dessa områden, och metoden bör därför användas mer som utvärderingskriterium.

För rena landsbygdsområden bör all linjetrafik samordnas med skolskjutsverksamhet och färdtjänstresor för bästa samhällsekonomiska nytta. Skolornas tider bör därför anpassas till kollektivtrafikens förutsättningar för att kollektivtrafiken ska bli så effektiv som möjligt.

5.1.2 Båttrafik

Några stora förändringar av utbudet i den allmänna hamn- och skärgårdstrafiken planeras inte ske under de närmaste åren. Planering av angelägna standardhöjningar pågår dock.

Skärgårdstrafiken

I RUFSS 2010 har 13 kärnöar identifierats som bedöms ha långsiktig utvecklingspotential och tillräckligt befolkningsunderlag för exempelvis skola och livsmedelsbutik. Nio bytespunkter mellan land- och sjötrafik, så kallade replipunkter, har identifierats.

Standarden för trafik till kärnöar, benämnd RUFSS-trafik, kommer fullt utbyggd till år 2020 att ha en årlig grundnivå som på vardagar omfattar två morgonturer från ö till kommuncentrum/Stockholm och två eftermiddags/kvällsturer till ö. RUFSS-trafiken ska också omfatta en kvällstur en vardag i veckan. Vid

¹³ De åtta regionala kärnorna definieras i RUFSS 2010 som Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkaby-Jakobsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

veckoslut och helger ska RUFStrafiken även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer.

De områden i skärgården med året runt-trafik, som inte omfattas av RUFStrafik, planeras utifrån en standard som benämns W-bas (tidigare minimistandard för all skärgårdstrafik). W-bas grundutbud ska ge möjlighet för bofasta att två vardagar per vecka göra en tur och returreesa till kommuncentrum (normalt även Stockholm) utöver daglig trafik vid veckoslut.

Trafik på Stockholms inre vatten

Försök med nya pendelbåtslinjer ska utredas och upphandlas. Målet är att tillsammans med intressenter utveckla och förnya befintliga pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten, som avgränsas av Ekerö i väster och Vaxholm i öster¹⁴. Vid utveckling och upphandling av nya båtlinjer ska hänsyn tas till EU:s så kallade cabotageförordning.

5.1.3 Färdtjänst

Målet för färdtjänstverksamheten är att människor, oberoende av funktionsnedsättning, ska kunna delta i samhället och leva som andra. Personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med fordon i den allmänna trafiken, med mindre närtrafikfordon och med linjelagd färdtjänst samt med personbilar (taxi) eller med specialfordon vid stora behov av extra service. Det totala utbudet ska göra det möjligt att resa efter behov från dörr till dörr.

Genom den nya lagen överläts alla uppgifter som rör färdtjänst till landstinget genom trafiknämnden. Tillstånd för färdtjänst handläggs av trafiknämndens förvaltnings färdtjänstavdelning. För upphandling och anordnande av trafiken ansvarar trafiknämnden genom SL. Trafiknämnden ansvarar även för samråd med organisationer för funktionshindrade och färdtjänstens resenärer.

SL ska anordna färdtjänst med god kvalitet efter de riktlinjer som gäller för färdtjänst i Stockholms län.

Grunderna för prissättning av resor med färdtjänst fastställs av landstinget. Mer information finns i Bilaga 2, avsnitt 6.3 Färdtjänst.

5.1.4 Länsöverskridande kollektivtrafik

Regional tågtrafik som har daglig pendling som huvudsyfte ingår i den regionala kollektivtrafik som kommuner och landsting ansvarar för och kan därför beläggas med allmän trafikplikt. Ett syfte med den nya lagen är att möjligheterna att resa kollektivt även över länsgräns ska förbättras och att befintliga länsgränser inte ska utgöra hinder.

¹⁴ Förslag på försök med pendelbåtslinjer på Stockholm inre vatten, SL.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Den regionala tågtrafiken kommer även i fortsättningen att ha en viktig roll i Mälardalens länsöverskridande kollektivtrafik för vardagsresandet. Det gäller även den länsöverskridande busstrafiken.

Sammanhållet trafiksystem

I RUFSS 2010 berörs den regionala tågtrafiken framför allt inom strategin att vidareutveckla en mer sammanhållen och robust storregional bostads- och arbetsmarknad med utblick mot 2050. Den regionala tågtrafiken ska bidra till ett bättre vardagsresande, att transporternas miljöbelastning minskar samt till att transportsystemet blir mer energieffektivt och trafiksäkert.

Den regionala tågtrafiken i Mälardalen bör ses som ett sammanhållet trafiksystem snarare än som enskilda tåg och avgångar. Ett stabilt trafiksystem skapar trygghet för befolkning och näringsliv i valet av ort för boende och etablering. Regionaltågen har därför ett särskilt behov av stabila tidtabeller med regelbundna avgångar, så kallad styv tidtabell, för att öka tilliten för trafiksystemet och underlätta för det dagliga resandet samt för planeringen av den anslutande buss- och tågtrafiken.

Vision om storregionalt stomnät

En framtidsvision för den länsöverskridande regionala tågtrafiken är att ett likartat utbud, baserat på timmestrafik, ska finnas för hela spårsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör gemensamt definiera en sammanhållen storregional systemtrafik för vardagsresande, ett storregionalt stomnät.

Regionaltågstrafiken och pendeltågstrafiken bör utformas så att de kompletterar varandra. Samverkan är viktig i och med att de delvis delar på samma spårkapacitet. Goda bytesmöjligheter bör skapas mellan pendeltågstrafiken och den regionala tågtrafiken.

Det storregionala stomnätets uppgift är att göra vardagsresande möjligt mellan större orter såväl inom som mellan länen i Stockholm-Mälardalenregionen samt vid behov mot orter i anslutande län. Trafiken ska också fungera som planeringsmässig bas för anslutande regional kollektivtrafik, bland annat med buss. För att göra detta möjligt ska trafiken utformas enligt vedertagna principer för stomtrafik, vilket innebär fasta linjesträckningar, enhetligt uppehållsmönster och enkla, styva tidtabeller (där infrastrukturen så medger).

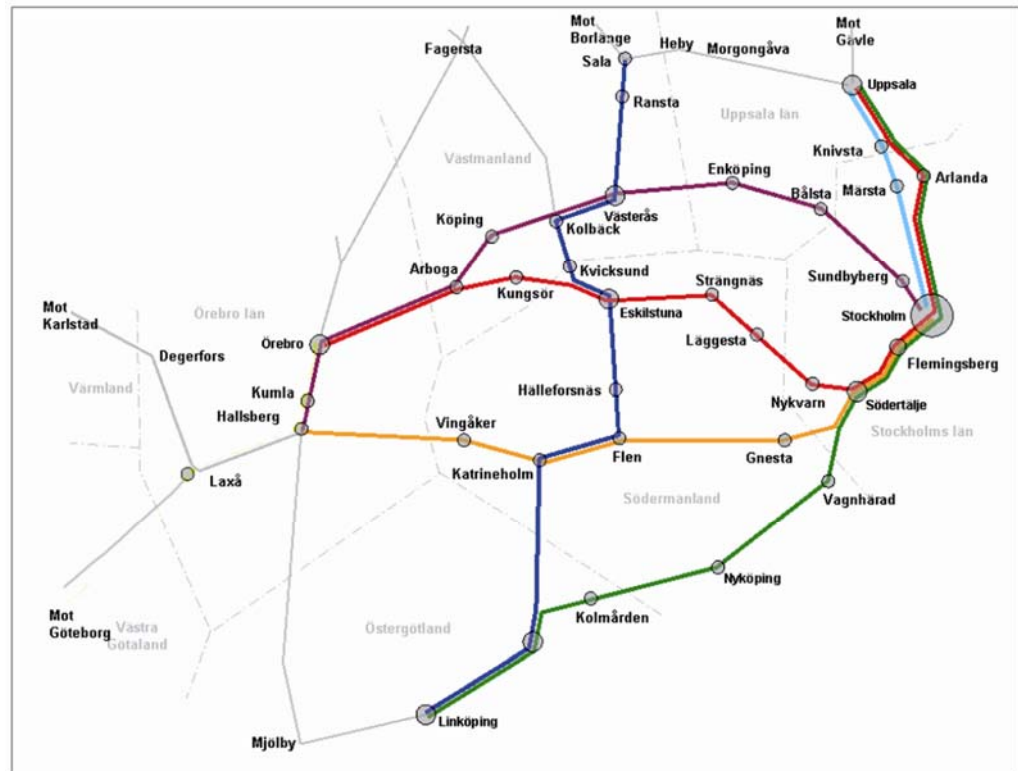
Vid sidan om den storregionala stomtrafiken har regionen behov av en snabbare trafik för att binda samman de stora städerna i Stockholm-Mälardalen med kortare restider och skapa goda förbindelser till Stockholm och Arlanda. Städer (tätortskärnor) med storregional betydelse i Stockholm-Mälardalenregionen är Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping samt de i RUFSS utpekade regionala kärnorna i Stockholms län. I Östergötlands län har Linköping och Norrköping en motsvarande funktion.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Inom detta marknadssegment finns sannolikt en stor potential för de kommersiella aktörerna att bedriva direkttrafik, se vidare avsnitt 5.2 nedan. Landstinget anser dock att den storregionala stomtågtrafiken och pendeltågtrafiken bör prioriteras vid tilldelningen av spårkapacitet ur ett samhällsperspektiv.



Figur 7. Exempel på linjer med regionaltåg inom TiM-området i ett möjligt storregionalt stomnät. Jämfört med dagens trafik är flera linjer genomgående genom Stockholm för att möjliggöra bättre nord-sydliga förbindelser och ge fler städer en direkt koppling till Arlanda. Källa: Mälalab

Slutsatser för inriktningen för regionaltågtrafiken

Ovanstående vision om ett storregionalt stomnät är landstinget utgångspunkt för regionaltågtrafiken. Det är dock svårare att säga vilken trafik som bör beläggas med allmän trafikplikt för regionaltågtrafiken jämfört med SL-trafiken eftersom regionaltågtrafiken idag delvis är kommersiellt finansierad. SL har idag inget avtal med denna trafik.

Innan trafik beläggs med allmän trafikplikt måste bland annat överenskommelser om omfattning av trafiken och finansiering göras mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fem berörda länen.

Särskilda förutsättningar gäller för tågtrafiken på det statliga bannätet, där tåglägen fördelas av Trafikverket på samhällsekonomisk grund för ett år i taget. Det betyder att det inte finns några garantier för att ett beslut om allmän trafikplikt som motsvarar nuvarande eller ökat utbud av länsöverskridande tågtrafik i Stockholmsregionen kan upprätthållas, eftersom det är beroende av Trafikverkets tåglägestilldelning.

5.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt

Landstingets utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång och en ytterligare möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna i den växande Stockholmsregionen. En förutsättning för att fullt ut kunna utnyttja denna potential är dock att den allmänna och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som inte skapar nya hinder för resenärerna.

Viktiga synpunkter på den kommersiella trafiken har kommit fram vid de samråd som genomförts med trafikföretag och branschorganisationer under beredningen av detta regionala trafikförsörjningsprogram. Ett delsyfte med samråden har varit att göra en marknadsanalys om den kommersiella trafiken. I förarbetena till den nya lagen anges att en sådan analys är nödvändig för att kunna bedöma vilken trafik som kan ske på kommersiella grunder och vilken trafik som behöver upphandlas.¹⁵ Med hänsyn till affärssekretessen är det emellertid inte möjligt att här redovisa annat än vissa generella bedömningar om den kommersiella trafikens omfattning och inriktning.

Bedömning på kort sikt

Samråden har visat att ny kommersiell trafik kan komma att etableras i viss omfattning redan från 2012. Inledningsvis kan detta nya utbud väntas vara inriktat mot speciella marknadssegment. Den kommersiella kollektivtrafikens bedöms därmed under de närmaste åren i huvudsak fylla rollen som ett komplement till den allmänna trafiken.

Särskilda arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, trafik till handelsplatser och resmål inom besöksnäringen är exempel på marknadsnischer som bedömts kunna vara attraktiva för kommersiellt organiserad trafik redan från det att den nya lagen trätt i kraft. Pendlingstrafik med mindre fordon i trafiknätets perifera delar är ett annat exempel.

Inom marknadssegmentet direkttrafik mellan de större städerna inom Stockholm-Mälardalenregionen finns sannolikt en stor potential för kommersiella

¹⁵ *Ny kollektivtrafiklag*, prop. 2009/10:200, s. 47.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

aktörer att bedriva trafik med buss eller tåg. Direkttrafik kan anpassas till den aktuella resefterfrågan och kan utgöra komplement till stomtrafiken och den mer lokala kommun- och landsbygdstrafiken. Det finns därmed resalternativ om en sådan ny direktlinjetrafik skulle upphöra. En förutsättning för att direkt regionaltågstrafik ska kunna komma till stånd är dock att spårkapacitet och resandeunderlag ger utrymme för ett sådant trafiksystem.

Inom några områden räknar landstinget också med att kommersiell trafik ska utgöra det huvudsakliga sättet att möta trafikefterfrågan. Det gäller redan nu anslutningstrafiken till regionens flygplatser, framför allt Arlanda, och detta förhållande väntas bestå. Även linjetrafik till hamnar och olika turistmål bedöms i hög grad kunna skötas genom kommersiell trafik. Vidare kommer viss hamn- och skärgårdstrafik med båt att liksom nu utövas i helt kommersiell regi. På kort sikt bedöms också trafik som helt eller delvis bekostas av kommersiella aktörer idag, men som körs av SL-bussar, kunna gå över i kommersiell regi.

Bedömning på längre sikt

På längre sikt bedömer landstinget att den kommersiella trafikens omfattning och betydelse ökar men hur och i vilken omfattning går inte att säga i nuläget. Hur den kommersiella trafiken kommer att utvecklas beror i hög grad på vilka produkter och tjänster som kommer att erbjudas på marknaden men också på vilket trafikutbud som kommer att tillhandahållas i offentlig regi och vilka offentliga medel som kommer att avdelas för den allmänna trafiken.

Sambandet är ganska enkelt – om utbudet av allmän trafik är stort och av hög kvalitet minskar utrymmet för kommersiell trafik. Samma sak gäller om priserna i den allmänna trafiken sänks eller bibehålls på nuvarande nivåer och om biljettsystemet utformas så att vardagsresandet gynnas.

Landstingets ambition på medellång sikt (kring 2020) är att ge ökat utrymme för kommersiella aktörer. Viktigt är dock att den kommersiella trafiken bidrar till att de högt satta målen nås och att den inte skapar nya hinder för resenärerna. För att de kommersiella aktörerna ska kunna göra detta krävs att systemet är samordnat och robust. Avgörande faktorer för att uppnå ett sådant system är fungerande lösningar för tillträde till hållplatser och terminaler samt gemensamma betal- och informationssystem.

5.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt

En viktig uppgift för det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att ge olika intressenter tydliga besked om vilka spelregler som kommer att gälla för kommersiell kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Det kan avse vilka mål som landstinget ställer upp för trafikförsörjningen och vilken omfattning och inriktning som utbudet av allmän trafik förväntas få.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Tillgången till gemensamma funktioner i kollektivtrafiksystemet är något som har avgörande betydelse för i vilken takt och utsträckning som allmän och kommersiell kollektivtrafik kan integreras i ett gemensamt och länstäckande trafiksystem. Ramverk och spelregler för den samverkan mellan allmän och kommersiell trafik som bör eftersträvas måste alltså utvecklas successivt. I detta första regionala trafikförsörjningsprogram är det därför nödvändigt att skilja på vad som kan åstadkommas på kort sikt och vilka insatser som kan bli aktuella i ett längre tidsperspektiv.

Lagstiftaren har betonat att det är en viktig uppgift för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att klargöra under vilka förutsättningar trafik ska kunna bedrivas på kommersiell grund.¹⁶ Dessa förutsättningar kan sammanfattas i följande punkter:

- Regler och rutiner för anmälan och avanmälan av kollektivtrafik i Stockholms län har utformats i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter. Se Bilaga 3.
- Register över anmäld och avanmäld trafik för att upprätthålla en aktuell bild av den trafik som utövas i länet på kommersiell grund har upprättats från och med 1 januari 2012.
- I samverkan med övriga berörda myndigheter och trafikföretagen klarläggs av Trafikanalys från år 2012 och framåt förutsättningarna att genom olika statistiska uppgifter belysa hur trafiken utvecklas.
- Från och med den 1 januari 2012 har kommersiella trafikföretag tillgång till ett för all regional kollektivtrafik gemensamt informationssystem enligt kraven i de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat.
- Kommersiella trafikföretag får tillträde till den berörda infrastrukturen. Dock får den allmänna trafiken företräde till den offentligt ägda infrastrukturen i de fall det råder kapacitetsbrist eller på andra sätt behövs för att garantera att målen uppfylls. Tillträdet ska inte innebära kostnadsökningar för den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bolag eller förvaltning som handlar upp allmän trafik eller den allmänna trafiken i sig, eftersom det i praktiken skulle innebära att den kommersiella trafiken skattesubventioneras, vilket inte är rimligt. Om kostnadsökningar uppstår fördelas de på ett konkurrensneutralt sätt mellan de kommersiella aktörerna som vill nyttja infrastrukturen. Hur detta ska ske vad gäller avgifter och andra rutiner i praktiken behöver utredas vidare framöver.
- Regler för tillträdet till knutpunkter och infrastrukturanläggningar fastställs. En probleminventering och kartläggning har påbörjats och väntas utmynna i förslag till fortsatt hantering. Inledningsvis måste dock villkoren för tillträdet till infrastrukturen lösas från fall till fall i samband med att etablering av ny kommersiell trafik anmäls.

¹⁶ *Ny kollektivtrafiklag*, prop. 2009/10:200, s. 68 f.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Vissa befintliga system och funktioner bör även fortsättningsvis reserveras för den allmänna trafiken, t.ex. trafikledning, störningshantering, marknadsförings- och försäljningskanaler, personalutrymmen och uppställningsytor för fordon, verkstäder och depåer.

5.4 Behov av samspel och ökad kunskap

Landstingets grundläggande utgångspunkt är att alla krafter måste förenas för att skapa bästa möjliga kollektivtrafikförsörjning i Stockholms län för att de transport- och tillväxtpolitiska målen på nationell, regional och lokal nivå ska kunna förverkligas.

Landstinget strävar efter att förena en stor öppenhet för den kommersiella trafikens möjligheter att bidra till att utveckla regionens kollektivtrafik med en bestämd ambition att slå vakt om funktionen hos ett sammanhållet och samverkande kollektivtrafiksystem för hela länet.

Kollektivtrafiktjänsterna i länet måste kunna erbjudas på ett sätt som säkerställer stabilitet, kontinuitet och uthållighet i trafikförsörjningen. Hur dessa krav ska kunna tillgodoses i ett trafiksystem som innehåller större inslag av kommersiell trafik är inte fullt klarlagt än. Det behövs därför ett fortsatt utvecklingsarbete.

På längre sikt ökar handlingsfriheten i olika avseenden. De avtal, investeringar och invanda handlingsmönster som låser på kort sikt minskar successivt i betydelse. Det medför också att de nya spelreglerna kan väntas få ett större genomslag på marknaden efter hand som olika aktörer får ökade erfarenheter.

I ett längre perspektiv ligger också att nya omvärldsförutsättningar får ökad betydelse och påverkar anspråken på kollektivtrafiken och utvecklingsförutsättningarna. En fortsatt snabb tillväxt av Stockholmsregionen kan t.ex. accentuera behovet av lösningar på trängselproblemen i trafiken.

På längre sikt innebär det fria marknadstillträdet troligen skärpta krav på politiken och planeringen. Den största övergripande utmaningen blir förmodligen att kunna förena ambitionen om ett sammanhållet kollektivtrafiksystem i Stockholmsregionen med önskemålen om ökad dynamik på marknaden och att ta tillvara de möjligheter som ett fritt marknadstillträde kan ge.

Landstingets nuvarande bedömning är att det på längre sikt kommer att kräva en relativt långtgående integrering av de olika trafikformerna, inte minst samverkan om bytespunkter och annan infrastruktur, betalnings- och informationssystem samt strategisk och operativ planering. De överläggningar som förekommit i samråden visar också att de kommersiella aktörerna anser att målen för trafikförsörjningen i Stockholmsregionen är välgrundade. De är

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

inte heller främmande för att diskutera hur de med utgångspunkt i sina affärsmässiga överväganden kan bidra till måluppfyllelsen.

Det går inte att nu säga något närmare om hur en sådan samverkan skulle kunna utformas eller vilka ekonomiska eller administrativa villkor som ska gälla. Landstinget är medvetet om att den kommersiella trafiken enbart ska styras av marknadsmässiga överväganden. Det betyder att ett utvecklat samspel mellan kommersiell och allmän trafik måste bygga på att en sådan samverkan ligger i båda parterns intresse.

5.5 Slutsatser om förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik

Landstinget bedömer att de mål för trafikförsörjningen i Stockholms län som anges i detta regionala trafikförsörjningsprogram under de närmaste åren i allt väsentligt måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av den allmänna trafiken. Denna bedömning delas också av de flesta kommersiella trafikföretag och branschorganisationer som deltagit i samråden inför detta trafikförsörjningsprogram.¹⁷ Utbudet av trafik förutsätts i huvudsak utvecklas enligt de riktlinjer som dragits upp i Trafikplan 2020 samt de åtgärder som beskrivs i detta program.

I ett kortare perspektiv är inriktningen därför att besluten om allmän trafikpolitik i Stockholms län under de närmaste åren ska utformas så att produktionen av den kollektivtrafik som upphandlas av landstinget minst ska kunna hålla jämna steg i volym och kvalitet med efterfrågan på resor inom regionen samt på pendlingstrafik och annat vardagsresande till och från angränsande län.

I ett längre tidsperspektiv, på medellång och lång sikt till år 2030, är målet att kollektivtrafikandelen ska öka.

Den kommersiella trafikens omfattning och betydelse bedöms successivt öka. Att nyttja de kommersiella trafikutövarnas förmåga att utveckla och förbättra kollektivtrafiken blir då också ett viktigt medel för att nå målet om att ytterligare förstärka kollektivtrafikens ställning i Stockholmsregionen och att öka kollektivtrafikandelen. För att de kommersiella aktörerna ska kunna bidra krävs att kollektivtrafiksystemet är samordnat och långsiktigt tillförlitligt i sin helhet, det vill säga att det finns fungerande lösningar för gemensamma system.

6 Åtgärder för att nå målen

För att uppsatta mål och måltal ska kunna nås måste de åtgärder som är mest verkningsfulla identifieras. Om ett mål inte uppfyllts är det i första hand åtgärderna som bör justeras, medan målen i stort bör ligga fast och bara förändras då det finns goda skäl. I detta kapitel redovisas vilka åtgärder som

¹⁷ Se Bilaga 1.

bedöms som viktiga för att nå olika mål. I praktiken är det svårt att separera effekterna av olika åtgärder, bland annat eftersom en åtgärd samtidigt kan leda i riktning mot flera mål.

6.1 Åtgärder för att uppnå ökad komfort och minskad trängsel

Vid färd med buss på väg med skyltad hastighet högre än 70 km/tim är målet att det alltid ska finnas tillgång till sittplats ur säkerhets- och komfortsynpunkt. Det innebär att ansvarig trafikentreprenör ska planera för sittplatstillgång för samtliga resenärer på sådana turer, vilket bör tydliggöras i trafikavtal. En annan åtgärd är att förbättra realtidsinformationen, som gör det möjligt för resenären att frivilligt vänta till nästa avgång för att kunna få tillgång till sittplats. En analys över framtida resande, baserad på förväntad befolkningsutveckling samt bostads- och arbetsplatsutbyggnad, visar att det i busstrafiken krävs totalt drygt 400 bussar utöver planerad trafikutökning i Trafikplan 2020 och RUF5.

För att uppnå trängselmålen för tunnelbanan krävs att ytterligare sex avgångar per linje inrättas på grön och röd linje utöver de 30 avgångarna/timme som finns planerade enligt Trafikplan 2020. Dock kan det vara svårt att tidsmässigt hinna köpa in nya vagnar och anpassa signalsystemet redan till år 2020. Angående trängsel på pendeltågen kommer öppnandet av Citybanan innebära en tidsmässigt jämnare fördelning av tågavgångarna och därigenom även jämnare fördelning av resenärerna mellan tågen.

En annan faktor som påverkar resenärsnöjdheten är trängseln i terminaler och på hållplatser. Kapaciteten är som mest utnyttjad när resebehovet är som störst, och risken är då stor att trängseln ökar ytterligare. Genom tekniska åtgärder, som t.ex. flexibla hållplatslägen eller tätare trafikering med kortare framkörningstid, kan kapaciteten ökas något, men samtidigt kan det innebära svårigheter för resenärerna att överblicka informationen om trafiken. Även intervalltidtabeller, det vill säga tidtabeller som bygger på att trafiken har avgångar med vissa intervall istället för på fasta minuttal, kan användas.

På lite längre sikt kan fysiska åtgärder i olika trafikmiljöer behöva göras för att den allmänna och den kommersiella trafiken ska rymmas och så att resenärernas behov av utrymme och tillgänglighet ska kunna tillgodoses.

6.2 Åtgärder för att uppnå lättillgänglig information

Vid hållplatserna kan den kommersiella trafiken ges möjlighet att sätta upp sina egna tidtabeller och annan information. Exakt hur detta ska ske måste dock utredas, så att informationen på hållplatserna görs enkel och tydlig för resenärerna. Övrig trafikinformation och större delen av de befintliga informationskanalerna kan kortsiktigt hanteras separat utan att det kommer att orsaka större problem för resenärerna.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Parallellt med arbetet med att hantera den nya kommersiella trafiken bör arbetet med att samordna SL:s och Waxholmsbolagets trafikinformationssystem fortsätta. Exempelvis bör analyser göras för att se om det är möjligt att även använda SL:s BussPC (bussystem för trafikinformation på bussar) på Waxholmsbolagets båtar. Vidare bör även möjligheten för Waxholmsbolaget att använda SL:s digitala skyltsystem och störningshanterare analyseras. De ekonomiska faktorerna för att använda gemensamma system behöver också belysas.

För att trafikinformationen ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning krävs att den anpassas efter dessa resenärers behov. Det kan exempelvis handla om att föra ut informationen via en alternativ kanal. Information och kommunikation behöver också utvecklas för att nå resenärer med kognitiva svårigheter, t.ex. genom symbolspråk, personlig information, lättlästa texter och talad information. IT-stöd, såsom reseplanerare och pratorer (högtalarsystem som ger talad information), ska alltid vara tillgängliga och stor vikt måste läggas på bemötande, information och personlig service.

Den allmänna tekniska utvecklingen kommer också att innebära stora möjligheter att successivt erbjuda resenärerna trafikinformation med ny funktionalitet (det är t.ex. teoretiskt möjligt att sätta upp digitala trafikinformationsskyltar på de flesta busshållplatser i hela länet).

Generellt bör information på engelska förbättras avsevärt jämfört med idag. Det finns många resenärer som skulle gynnas av en sådan utveckling.

Kort sikt

Det är beslutat att den nationella databas som Samtrafiken ansvarar för ska användas för gemensam trafikinformation. Därmed uppfylls lagkravet om gemensam information.

Lång sikt

På lång sikt bör ett gemensamt system byggas som omfattar alla trafikinformationsområden och alla kanaler, särskilt om den kommersiella trafiken ökar i omfattning. Att utveckla ett sådant system är dock en komplicerad uppgift och medför att många frågor behöver utredas.

6.3 Åtgärder för att öka tillgänglighet, jämställdhet och jämlikhet

I arbetet med att tillgänglighetsanpassa alla linjer ligger också att göra bytespunkter fullt tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning. När trafiken anpassas för dessa resenärer blir den samtidigt mer tillgänglig för alla resenärsgupper. Dessa åtgärder gäller därför inte bara målet om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning utan flertalet mål om en attraktiv kollektivtrafik.

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

Den nya lagen är tydlig med att en lista med alla linjer och bytespunkter som ska vara tillgänglighetsanpassade ska presenteras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Nedan redovisas åtgärdsplanen för de olika linjenäten i länet. Hållplatser och bytespunkter längs dessa linjer inkluderas i åtgärdsplanen. Vad som avses med full tillgänglighet redovisas i avsnitt 3.4 Mål om en tillgänglig och sammanhållen region.

Redan åtgärdade linjer

- Närtrafiken är redan tillgänglighetsanpassad och varje ny linje som startar kommer att vara tillgänglighetsanpassad från början.

Kort sikt

- Alla stomlinjer för buss ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2015. Fordonen är tillgänglighetsanpassade sedan 2011.
- Alla tunnelbanelinjer ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2015.
- Alla pendeltågslinjer ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2017.

Medellång sikt

- Alla linjer på lokalbanorna ska vara tillgänglighetsanpassade år 2020.
- Övriga busslinjer ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020.

6.3.2 Övriga åtgärder för ökad tillgänglighet och gott bemötande

För att nå tillgänglighetsmålen krävs att full tillgänglighet prioriteras vid nyanskaffning av fordon och byggande av anläggningar, som stationer, hållplatser och terminaler. I ett tillgängligt trafiksystem ska även tillfälliga lösningar under en ombyggnad erbjuda samma tillgänglighetsnivå som den ersatta anläggningen. Även vid akuta störningar ska full tillgänglighet eftersträvas.

Bemötande och personlig service är viktigt när det gäller att göra trafiksystemet tillgängligt för alla resenärsgupper. Därför bör all trafikpersonal genomgå insiktsutbildning om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning.

För att locka nya resenärer till den allmänna (vanliga) kollektivtrafiken behöver också de genomförda tillgänglighetsåtgärderna marknadsföras.

Tillgängligheten vid bytespunkter behöver förbättras så att byten mellan olika trafikslag fungerar så enkelt som möjligt för personer med funktionsnedsättning.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Även brister i trygghet och säkerhet för resenärer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken behöver ses över, t.ex. utrymningsmöjligheter om en brand eller annan fara uppstår i trafiksystemet.

6.3.3 Åtgärder för att uppnå jämlikhet och jämställdhet

Trafiken ska planeras utifrån ett vardagslivs- och hela resan-perspektiv. Det innebär att behovet av funktionella byten ska beaktas liksom att kollektivtrafiken ska samplaneras med övrig bebyggelseplanering. Kollektivtrafikplaneringen ska anpassas till lokaliseringen av viktig bebyggelse samt service som förskolor, vårdcentral, butiker m.m.

Kort sikt

All trafikpersonal inom den allmänna trafiken bör genomgå en utbildning i barnkonventionen och konventionen för personer med funktionsnedsättning. De bör även känna till gällande diskrimineringslagsstiftning och få insiktsutbildning. Under 2012 pågår arbete med att ta fram en handlingsplan om hur SL (än så länge) ska arbeta med frågor om socialt hållbarhet. Det är positivt om även personal inom den kommersiella trafiken tar till sig denna kunskap.

6.4 Åtgärder för att minska hälso- och miljöbelastningen och förbättra säkerheten

6.4.1 Åtgärder för att minska användningen av fossila bränslen

Enligt en ny lag om miljökrav som berör kollektivtrafiken¹⁸ och som trädde i kraft 2011 ska upphandlande myndighet ta hänsyn till fordons energi- och miljöpåverkan under hela deras livslängd vid upphandling av trafik.

För att uppnå målen om minskad användning av fossila bränslen bör krav på andelen förnybart drivmedel ställas. Förhoppningen är att både den allmänna och den kommersiella trafiken kan bidra till detta viktiga mål.

För att eftersträva en alltmer hållbar utveckling inom färdtjänsten ställer SL krav i upphandlingar att taxibilar för färdtjänstresor ska uppfylla den så kallade statliga normen för miljöfordon (2011) och att de tankas med biobränsle. För specialfordon byggda för rullstolsburna är dock tillgången på miljöanpassade fordon mycket låg och krav på dessa fordon måste därför flyttas fram i tid till kommande upphandlingar. SL följer marknadsutvecklingen och försöker som stor köpare av trafik att aktivt påverka bilmarknaden till miljömässigt bättre fordon.

Medellång och lång sikt

Måлтаlet bör omfatta all trafik och inte exkludera spårtrafiken (även om den redan idag kör på förnybar el). Målnivån är i linje med branschens

¹⁸ Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafik-tjänster.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

gemensamma mål till 2020 och med nationella mål om en fossilfri fordonsflotta till 2030.

6.4.2 Åtgärder för att minska buller och luftföroreningar

För att minska buller och luftföroreningar från den allmänna trafiken behöver krav ställas vad gäller:

- Fordonens max- och medelålder
- Bulleremissioner samt utsläpp av partiklar och kväveoxider
- Andel förnybart drivmedel/förnybar energi
- Energieffektivitet
- Bullerminimerande körsätt
- Hybridisering och elfordon (gäller enbart buss)

Installation av extra avgasreningssystem på äldre bussar minskar utsläppen av partiklar och kväveoxider.

Det är positivt om även den kommersiella kollektivtrafiken bidrar till att nå miljömålen genom att tillämpa samma krav och rekommendationer som gäller för den allmänna trafiken.

Ytterligare bullerskyddsåtgärder som kan behöva vidtas är skärmar utmed spår, på balkong (flerbostadshus), fönsteråtgärder och tekniska åtgärder på befintliga fordon och spårinfrastruktur liksom en god stadsplanering och nära samarbete mellan landstinget och länets kommuner.

En åtgärd som påverkar både allmän och kommersiell trafik är införandet av miljözoner med olika restriktioner. Möjligheten att införa denna typ av åtgärd ligger hos väghållaren och bestämmelserna regleras i trafikförordningen.

Lång sikt

Måtalet för luftföroreningar behöver preciseras så att det avser partiklar och kväveoxider. Målnivån för 2030 föreslås vara en minskning med 75 procent av dessa ämnen från 2009 års nivåer.

6.4.3 Åtgärder för att öka kollektivtrafikens energieffektivitet

För att öka kollektivtrafikens energieffektivitet bör krav ställas på energieffektivitet hos fordon i den allmänna trafiken. Därutöver kan följande åtgärder bidra till energieffektivisering i kollektivtrafiken:

- Sparsamt körsätt
- Signalprioritering för bussar samt busskörfält
- Övergång till mer kapacitetsstarka fordon och fordon/trafikslag med lägre energiförbrukning per passagerare
- Lättare fordon

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Motorteknik – hybridisering och rena elfordon (gäller enbart buss)
- SL har i tidigare upphandlingar ställt krav på sparsamt körsätt men inte på energianvändning i fordon.

Det är positivt om även den kommersiella trafiken väljer att tillämpa samma krav och rekommendationer som gäller för den allmänna trafiken.

Medellång och lång sikt

Målet om att minska energianvändningen med 25 procent till 2020 är högt satt men i linje med branschens mål. Målnivån för 2030 föreslås vara en minskning med 35 procent jämfört med nivån 2007.

6.4.4 Åtgärder för att förbättra säkerheten

För att leva upp till målet om att säkerheten i kollektivtrafiken ska förbättras på kort sikt kan bland annat följande åtgärder vidtas:

- Montera alkolås i fordon.
- Genomför revisioner, inspektioner och kontroller av fordon, brand och säkerhet kontinuerligt.
- Utred och följ upp händelser av säkerhetskaraktär samt inkomna synpunkter från resenärer och allmänhet i samråd mellan landstinget, SL och trafikleverantörerna (både upphandlade och kommersiella). Erfarenhetsuppföljning är viktigt för att förändra och säkerställa att olyckor och tillbud inte inträffar.
- Samordna den upphandlande enheten, trafikentreprenörer, underentreprenörer och kommersiella aktörer i frågor om säkerhet, inte minst när det gäller arbetsmiljön. Förare och andra anställda tar ett stort ansvar för resenärerna varje dag, samtidigt som stressen ökar när resenärerna blir fler. Stress är en stor orsak till tillbud.
- Utforma nya riktlinjer för tillgänglighetsfrågor ur såväl säkerhets- som fordonsperspektiv. SL arbetar under 2012 med att ta fram riktlinjer för hur arbetet med säkerhet ska bedrivas.
- Säkerställ att säkerhetsnivåer revideras och tydliggörs i nya upphandlingar.

SL arbetar aktivt med att säkerställa att de trafikentreprenörer som kör den upphandlade trafiken upprätthåller den säkerhetsnivå som krävs i trafikavtalen.

På längre sikt är det viktigt att följa upp och kontinuerligt utveckla säkerhetsarbetet både med tekniska hjälpmedel men också med utbildning, och insikt hos trafikentreprenörer om olika risker. Att ta fram säkerhetsrutiner och utveckla samarbete mellan parter och säkerhetsrevisioner är centrala åtgärder för att uppnå förbättrad säkerhet.

6.5 Åtgärder för att uppnå önskad regional tillgänglighet (inklusive minskade restider)

För att uppnå målen om regional tillgänglighet behöver utbudet av och förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras. Planerade kollektivtrafiksatsningar (t.ex. de utbyggnader som nämns i Trafikplan 2020) men även satsningar därutöver behöver komma till stånd. Ytterligare tillkommande kollektivtrafik behöver svara upp mot regionens befolkningstillväxt samt utvecklas i enlighet med planerna i RUFSS 2010, t.ex. i större utsträckning binda samman de regionala kärnorna.

Restidsskillnaden mellan bil och kollektiva färdmedel är för många avgörande vid valet av transportslag. För att på sikt få fler att välja att resa kollektivt behöver restiden med kollektivtrafik närma sig restiden med bil. Som ett mått för denna jämförelse brukar restidskvoten användas. Denna räknas "från dörr-till-dörr", vilket innebär att även tiden för att hitta parkeringsplats och gångtiden till och från denna räknas in.

För att förbättra kollektivtrafikutbudet på sikt och stärka den regionala tillgängligheten samt förbättra restidskvoten, bland annat mellan de regionala tätortskärnorna, behöver kollektivtrafiken utökas. Det räcker dock inte med att enbart utöka trafiken för att uppnå kortare restid utan det krävs ytterligare åtgärder för att öka konkurrenskraften gentemot bilen. Även åtgärder som t.ex. nya hållplatser för att få nya resmöjligheter och kortare gångavstånd kan vidtas.

Viktiga strukturerande långsiktiga åtgärder är att ny bebyggelse lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen och utformas på ett transporteffektivt sätt samt att kollektivtrafiken prioriteras framför biltrafiken i planeringen av bostäder och verksamhetsområden.

6.6 Åtgärder för att öka kollektivtrafikandelen

Trots stora pågående och planerade investeringar i förstärkt kollektivtrafik, visar flera analyser att det blir svårt att öka eller ens behålla dagens kollektivtrafikandel. Den kraftiga befolkningsutvecklingen tillsammans med den ekonomiska utvecklingen, ökat bilinnehav och investeringar på vägsidan gör att biltrafiken sannolikt kommer att öka något snabbare än kollektivtrafikresandet. I analysarbetet till RUFSS 2010 görs bedömningen att kollektivtrafikandelen för arbetsresor under hela dygnet minskar med fyra procentenheter till 2030.

Prognoser kring framtida bilinnehav och bilanvändning är naturligtvis osäkra och i hög grad beroende av såväl den ekonomiska utvecklingen som av attityder. I känslighetsanalyser¹⁹ i samband med RUFSS 2010 konstateras att

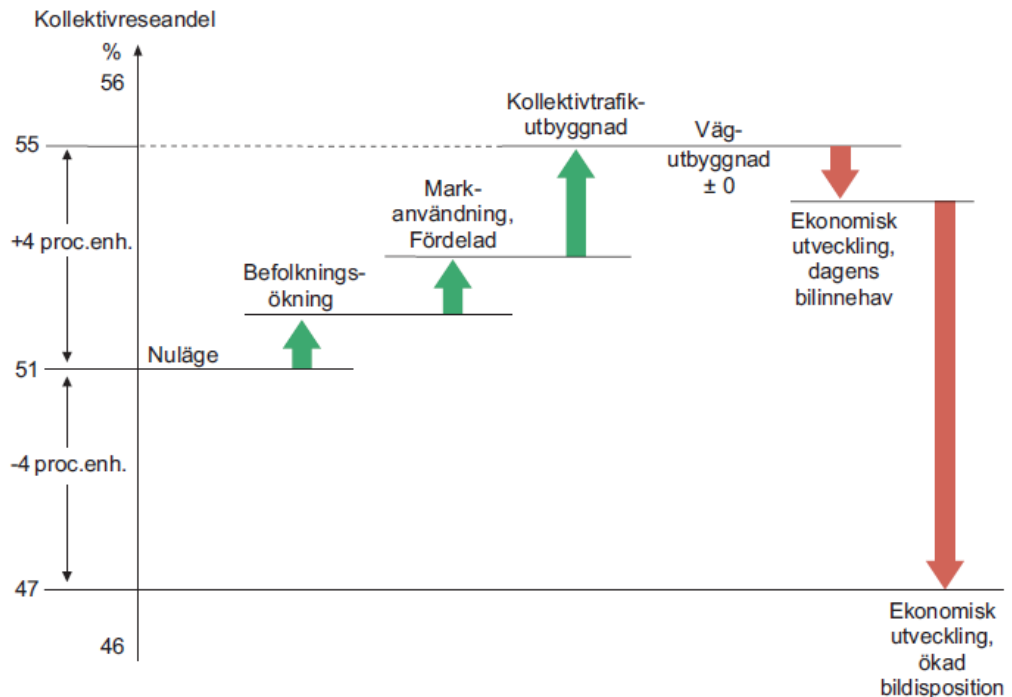
¹⁹ *Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS 2010, RTK, SLL*

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

ökade kilometerkostnader och utökade avgiftssystem för biltrafiken kan ge en kollektivtrafikandel som motsvarar målen. En sådan ökning förutsätter samtidigt att kapaciteten i kollektivtrafiksystemet ökar för att inte förvärra trängseln och belastningen på bland annat spårssystemet.



Figur 8 Kollektivtrafikandelens utveckling vid fördelad markanvändning. Källa: Trafikanalys – underlag i arbetet med en ny regional utvecklingsplan RUF 2010, 2008.

Befolkningsprognoserna pekar för närvarande på en ännu kraftigare befolkningsökning än vad som tidigare antagits. Därmed ökar också utmaningen att klara framkomligheten i såväl vägnätet som i kollektivtrafiken. Om inte tidsförlusterna per bilresenär ska öka väsentligt till 2030 krävs åtgärder som begränsar bilanvändningen. Att nå en ökad kollektivtrafikandel och begränsa trängseln i vägnätet är ett arbete som omfattar många olika åtgärder och där många aktörer måste samverka:

- Bebyggelseplaneringen och planeringen av kollektivtrafik måste samverka så att ny bebyggelse lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. Goda hållplatslägen, raka linjesträckningar och åtgärder för att ge konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafik är förutsättningar för att ännu fler ska välja att resa kollektivt.
- Framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras och kollektivtrafiken prioriteras i högre grad i vägnätet. Utökade kollektivtrafikkörfält, bussgator

och andra framkomlighetsåtgärder är nödvändiga för att minska trängsel, nyttja vägar och gator effektivare och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

- Möjligheterna till enkel och billig parkering vid arbetsplatser underlättar valet av bil och bör därför begränsas. Även parkeringsnormen vid nybyggnad har stor påverkan på bilnehavet, vilket i sin tur påverkar kollektivtrafikandelen.
- Ekonomiska styrmedel och avgifter är effektiva sätt att påverka fördelningen mellan olika transportslag. Analyserna till RUFSS 2010 visar stora effekter vid ökade avgifter för biltrafiken, och detta är troligen den viktigaste enskilda åtgärden att nå målet om en ökad kollektivtrafikandel.

Oavsett vilka åtgärder som vidtas för att få en större andel att resa kollektivt, förutsätter detta att kollektivtrafiken har en tillräcklig kapacitet och kan erbjuda en god komfortnivå för resenärerna. Med den kraftiga inflyttningen och kraven på förbättrad tillgänglighet i regionen innebär detta även att kollektivtrafiksystemets stomnät måste anpassas och utformas efter framtidens ökade behov. Det kan innebära att lösningar och investeringar behöver studeras utöver dem som föreslås i RUFSS 2010 eller alternativ till dem.

7 Hur kan det regionala trafikförsörjningsprogrammet genomföras?

Många aktörer har en viktig roll för att det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska kunna genomföras på önskat sätt. Vissa har ett direkt utpekat ansvar för vissa åtgärder, medan andra kan bidra till genomförandet genom egna initiativ och åtgärder. I detta kapitel redovisas kortfattat vilka aktörer som i främsta hand berörs och på vilket sätt.

7.1 Stockholms läns landsting

Landstingets uppdrag som kollektivtrafikmyndighet är att se till att kollektivtrafiken i länet fungerar på ett tillfredställande sätt för länsinvånarna. Fullmäktige ansvarar för att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt och därmed upphandlas. I Stockholm delegerar kollektivtrafikmyndigheten i stort sett allt arbete till trafiknämnden, förutom beslutet om att anta det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Landstinget ansvarar också för finansiering av kollektivtrafiken genom årliga anslag samt genom att besluta om taxor i kollektivtrafiken.

7.2 AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

SL utför på uppdrag av landstinget (trafiknämnden) en stor del av den regionala kollektivtrafikmyndighetens arbetsuppgifter. En av dessa

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

arbetsuppgifter är att ta fram förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

SL:s uppdrag består i att ta fram underlag för beslut om allmän trafikplikt, att upphandla trafik, att kontinuerligt se över kollektivtrafikutbudet i olika delar av länet, att ge möjlighet att resa tillgänglighetsanpassat och med ett gemensamt taxesytem mellan olika delar av länet samt att planera och utreda nya kollektivtrafiksatsningar.

SL har därmed en viktig roll för att uppsatta mål i trafikförsörjningsprogrammet uppnås och efterlevs.

7.3 Färdtjänsten

Genom den nya lagen överläts alla uppgifter som rör färdtjänst i Stockholms län till landstinget genom trafiknämnden. Tillstånd för färdtjänst handläggs av trafiknämndens förvaltnings färdtjänstavdelning. För upphandling och anordnande av trafiken ansvarar trafiknämnden genom SL. Trafiknämnden ansvarar även för samråd med organisationer för personer med funktionsnedsättning och färdtjänstens resenärer.

SL ska anordna färdtjänst med god kvalitet efter de riktlinjer som gäller för färdtjänst i Stockholms län.

7.4 Waxholms Ångfartygs AB, Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget är ett av landstinget helägt bolag med beställaransvar för den kollektiva linjetrafiken på vatten i Stockholms skärgård och hamn. Bolaget har egna fartyg och hamnfärjor, vilka drivs och bemannas av rederier enligt upphandlade avtal.

Inom ramen för den annonserade trafiken ingår även trafikavtal med rederier som använder eget tonnage samt rederier med egen trafik och egna fartyg, där Waxholmsbolaget genom avtal bidrar ekonomiskt till att Waxholmsbolagets taxa följs och att en godtagbar trafikstandard upprätthålls.

7.5 Mälardalstrafiken AB, Mälab

Mälab ägs av länstrafikbolagen i Sörmland, Uppsala, Västmanland och Örebro län samt Stockholms läns landsting, det vill säga Länstrafiken Sörmland, Upplands Lokaltrafiks kollektivtrafikförvaltning, Västmanlands Lokaltrafik, Länstrafiken Örebro och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Mälabs uppdrag är att fungera som länstrafikbolagens samarbetsforum i frågor som rör den regionala tågtrafiken. Genom upphandling och andra avtal ansvarar Mälab för att det finns regional tågtrafik i den omfattning som ägarna önskar. Mälab är pådrivande för samarbeten som underlättar resandet över läns- och organisationsgränser. Detta sker under namnet TiM, Trafik i

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mälardalen, och inkluderar länstrafikbolagens trafik samt SJ:s regionala tågtrafik. Mälabs bedriver också utvecklingsarbete för att möta de framtida trafikbehoven inom framför allt den regionala tågtrafiken.

Mälabs verksamhet finansieras med årliga anslag från ägarna. För trafikavtalen finns separata finansieringsavtal tecknade med berörda länstrafikbolag.

7.6 Kommunerna

Ett av kommunernas ansvarsområden inom kollektivtrafiken är som väghållare för det kommunala vägnätet. (Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet.) Tillräcklig väginfrastruktur är en förutsättning för en stor del av kollektivtrafiken, särskilt busstrafiken. Ansvaret omfattar bland annat att se till att det finns tillräcklig kapacitet i det kommunala vägnätet för att få god framkomlighet, att inrätta kollektivtrafikkörfält samt att ge tillgång till hållplatser och andra ytor som vändslingor för kollektivtrafiken.

Kommunerna ansvarar också för att upplåta mark för infartsparkeringar för bil och cykel (hittills har SL finansierat själva parkeringen), för resenärernas möjlighet att ta sig till och från hållplatser och stationer samt för att tillgänglighetsanpassa gatu-, gång- och cykelvägnät. Kommunerna har även ansvar för beslut om miljözoner.

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas är det viktigt att kommunerna driver frågorna om väginfrastrukturen i samarbete med landstinget och leverantörer av kollektivtrafik. Kommunerna är dock ensamt ansvariga för att finansiera infrastrukturen om inte någon annan överenskommelse gjorts.

Vidare är kommunerna genom sitt planmonopol (i Sverige har kommunerna makten att bestämma hur marken i kommunen ska användas och bebyggas) ansvariga för bebyggelseplaneringen. För en god kollektivtrafikförsörjning är det viktigt med en effektiv och tät bebyggelseplanering samt att ny bebyggelse och arbetsplatser anpassas till kollektivtrafikstarka stråk. Ett bra kollektivtrafikunderlag kan underbyggas extra om bostäder och arbetsplatser blandas. På så sätt kan belastningen på trafiken under högtrafik jämnas ut i båda riktningarna.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv behöver den även fungera kvällstid, men då krävs samtidigt ett tillräckligt resandeunderlag. Här har kommunerna en viktig roll för att skapa levande miljöer runt om i kommunerna, inte minst i de regionala kärnorna. En fungerande och aktiv kollektivtrafik kan också bidra till ökad trygghets- och trivselkänsla under kvällstid.

Kommunerna har också möjlighet att styra sina invånare mot att resa kollektivt, exempelvis genom en bilsnål samhällsplanering och styrmedel som låga parkeringstal och höjda parkeringsavgifter.

Ansvar för riksfärdtjänst ligger hos kommunerna.

7.7 Trafikverket

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ansvarar därmed för att det finns tillräcklig infrastruktur för såväl kollektivtrafik som andra trafikslag och ska bevaka kollektivtrafikens intressen när investeringar i väg- och spårnätet görs. (För byggnader som ingår i den statliga infrastrukturen, t.ex. stationer och stationsområden, ansvarar Jernhusen.)

Trafikverket ska bistå de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna med att utarbeta de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Trafikverket bör i egenskap av infrastrukturhållare genom ramavtal se till att det långsiktigt finns nödvändig kapacitet i järnvägsnätet för pendeltågstrafiken och den regionala tågtrafiken.

Ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnvägsnätet bedöms kunna ge de kommersiella aktörerna en större stabilitet, som kan underlätta beslut om investeringar i modernt fordonsmaterial eller medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät. Det är dock viktigt att ramavtal tillämpas på ett sådant sätt att järnvägsnätet utnyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. För att syftet med ramavtal ska uppfyllas behöver en betydande mängd av trafiken omfattas. Trafikverket har föreslagit att ramavtal ska bli möjliga att teckna för första gången för perioden 2015–2019.

7.8 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för den nya kollektivtrafiklagen. Det innebär att Transportstyrelsen ska ge råd och anvisningar när det gäller hur myndigheterna tillämpar den nya lagen samt följa upp att lagen efterlevs.

7.9 Trafikanalys

Trafikanalys har fått i uppdrag att utvärdera den nya kollektivtrafiklagen årligen fram till 2014. Myndigheten ska bland annat studera hur berörda myndigheter och andra aktörer agerar, hur kollektivtrafikens utbud och kvalitet förändras, om det sker marknadsförskjutningar mellan allmän och kommersiell trafik, hur samordning av trafikutbudet sker när det blir fler trafikleverantörer samt hur resandet och lokal och regional utveckling påverkas.

7.10 Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafiken ägs av drygt 30 trafikföretag och har som mål är förenkla resandet med kollektivtrafik. Samtrafiken arbetar bland annat med samordning av tidtabeller och biljettsystem. Inom trafikinformation ansvarar Samtrafiken för

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riksdatenbanken, som innehåller all trafikinformation om alla färdmedel från samtliga trafikföretag. Resenärer får tillgång till dessa data genom Samtrafikens tjänst ResRobot.

Lagen ställer krav på information till resenärerna och beslut har redan fattats om att Samtrafikens databas ska användas för gemensam trafikinformation.

7.11 Kommersiella aktörer

De kommersiella aktörernas och marknadens möjligheter att bidra ligger främst på kort sikt i att fylla de luckor som finns i kollektivtrafiken. Det kan handla om att bedriva kollektivtrafik i områden och på vägar som saknar trafik eller att erbjuda trafik med nya värden för resenärerna. Lagen omfattar inte krav på att ett visst utbud ska erbjudas av de kommersiella aktörerna, men för att syftet med lagen ska uppfyllas behöver de kommersiella aktörerna bidra. De kommersiella aktörerna måste på sikt ges förutsättningar för att kunna bidra till en förbättrad kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen.

8 Ekonomiska konsekvenser

Regionen står inför omfattande investeringar och ökning av trafikutbudet för att kunna leva upp till målet om en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Utmaningarna är stora i form av ökade kapital- och driftkostnader och ökade krav samtidigt som befolkningen i länet växer kraftigt.

8.1 Kostnader för genomförande och måluppfyllelse

Inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska analyser göras av kostnaderna för att uppfylla föreslagna mål. I dessa bör uppskattningar göras av hur mycket trafikutökningar som krävs för att uppnå trängselmålen samt för att åstadkomma förbättrad regional tillgänglighet i länet.

Prognoser för framtida intäkter ska jämföras med kostnaderna. Landstingsskatten är en del av dessa intäkter. Ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kring 50 procent.

Aktörerna i regionen ansvarar tillsammans för kostnaderna för den förbättrade kollektivtrafiken. För att nå målen och öka kollektivtrafikandelen krävs förutom ett utökat trafikutbud ytterligare åtgärder, exempelvis förbättrad framkomlighet och en samordnad och bilsnål bebyggelseplanering.

8.2 Driftskostnader

Om alla utbyggnader enligt RUF 2010 genomförs kommer driftskostnaderna för kollektivtrafiken att öka markant. Det är av största vikt att en avvägning mellan kostnader och intäkter görs så att landstinget kontinuerligt har en ekonomi i balans.

8.3 Samhällsekonomi

Samhällsnyttan för enskilda objekt behandlas inte inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Inför varje slutgiltigt beslut om ny trafik måste en samhällsekonomisk avvägning göras.

9 Det fortsatta arbetet

Det är viktigt att vara ödmjuk inför att det ännu inte går att överblicka alla konsekvenser av lagen. Många frågor återstår att utreda. Det behövs också praktisk erfarenhet innan det regionala trafikförsörjningsprogrammet kan ges en tillfredställande utformning.

9.1 Revidering

På sikt är det regionala trafikförsörjningsprogrammet tänkt att revideras vid behov. Det kommer sannolikt att göras en gång per mandatperiod, det vill säga vart fjärde år. Eftersom lagen är ny och detta är det första regionala trafikförsörjningsprogrammet utgår landstinget från att en revidering kommer att göras redan under 2013–2014.

9.2 Fortsatt utredningsbehov

Det finns ett antal frågor och områden som inför kommande revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet behöver utredas vidare. Nedan tas de frågor upp som landstinget redan har konstaterat, men ytterligare frågor kommer med all säkerhet att identifieras successivt.

- Samhällsnytta och finansiering i förhållande till den allmänna trafikplikten bör utredas vidare för att även få denna aspekt på förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik.
- Hur den regionala tillväxten kan ökas genom regional tillgänglighet och ökad kollektivtrafikandel bör utredas vidare. Detta regionala trafikförsörjningsprogram fokuserar främst på medborgarnas och resenärernas möjlighet till dagligt resande. Det vore även intressant att även vända på frågeställningen och se vilka åtgärder som behövs för att arbetsmarknadsregionen ska gynnas. Enligt en rapport²⁰ så är regional tillgänglighet transportpolitikens främsta bidrag till den regionala tillväxtpolitiken.
- En generell översyn av måltalen så att de täcker in all regional kollektivtrafik behövs. T ex bör ett måltal för att utveckla kollektivtrafiken över länsgräns tas fram.
- Den geografiska avgränsningen av det område som programmet ska omfatta med hänsyn till utvecklingen av vardagsresandet och naturliga arbetsmarknadsregioner behöver förtydligas. I detta regionala

²⁰ Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt, Trafikanalys

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

trafikförsörjningsprogram har inte en geografisk avgränsning i egentlig mening gjorts, utan bara en avgränsning utifrån begreppet regional kollektivtrafik.

- Angående konkurrensneutralt tillträde behöver en jämförelse av kvalitets- och volymkriterier med taxibranschens omreglering göras.
- Ägarstruktur och kapacitetsstatus behöver tydliggöras för alla större terminaler. Under arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Trafikverket utrett grundläggande frågor om bland annat vad som gäller på allmän plats. SL har påbörjat arbetet med att kartlägga ägarstrukturen och vem som ska vara ansvarig för varje terminal (en ansvarig för respektive anläggning bör utses), men det har visat sig vara ett omfattande arbete.
- När det gäller det konkurrensneutrala tillträdet behöver också prioriteringsgrunder för angöring, det vill säga hur kapaciteten fördelas vid kapacitetsbrist, utredas vidare. Även vem som ska besluta och finansiera kapacitetsutökningar i form av nyinvesteringar behöver utredas.
- För mål och måltal behöver en modell tas fram för hur de ska viktas inbördes.
- I målarbetet har även ett antal områden identifierats, där det är nödvändigt att ha väldefinierade mål men där det i dagsläget inte är möjligt att ta fram kvantitativa måltal. Det gäller exempelvis kollektivtrafikens sociala ansvar, behov av färdtjänst och samordningsaspekter på kollektivtrafikresandet. Dessa är för närvarande under utveckling.
- För att kunna arbeta med ökad kollektivtrafikandel på ett mer nyanserat sätt behöver olika måltal för olika resrelationer tas fram.
- Processer behöver utvecklas för att samla in underlag och följa upp måltalen. En anvisning behöver tas fram om vilken redovisning som de kommersiella aktörerna behöver lämna in för att det ska bli möjligt att följa upp måltalen. I arbetet med denna anvisning är det viktigt att synpunkterna från samråd två beaktas.
- Varumärken har stor betydelse för den regionala kollektivtrafikens identitet och för att resenärerna lätt ska känna igen sig och orientera sig i kollektivtrafiksystemet. SL och Waxholmsbolaget har tydliga varumärken som kopplats till respektive trafik och övriga tjänster. Synen på varumärken kan komma att ändras genom marknadsöppningen och frågor kring SL:s varumärke behöver därför analyseras.

För flera av dessa frågor pågår redan i dagsläget utredningsarbete och några frågor kommer troligtvis att vara färdigutredda innan beslutet om det regionala trafikförsörjningsprogrammet tas.

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Begreppsförklaringar

Nedan definieras och förklaras viktiga begrepp som används i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Denna lista gör inte anspråk på att vara allmängiltig utan förklarar endast hur begreppen har använts i denna rapport.

Allmän trafik	<ul style="list-style-type: none">- Den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten väljer att handla upp eller på annat sätt avtala om.- I sammanhang där tillgänglighet diskuteras kan allmän trafik betyda "vanlig" kollektivtrafik, till skillnad från särskild kollektivtrafik vilken avser färdtjänst och sjukresor
Betalsystem/ biljettsystem	System för att sälja biljetter och ta betalt av resenärerna. Innehåller biljetter som bestäms i taxesystemet.
Bytespunkt	En knutpunkt (hållplatsområde) där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.
Framkomlighet	Beskriver hur snabbt det går att ta sig fram i ett gatunät. Ett enkelt framkomlighetsmått är hastighet i relation till skyltad hastighet.
Färdtjänst	Färdtjänsten är enligt lagen en del av den regionala kollektivtrafiken. Färdtjänst kräver särskilt tillstånd och är till för de resenärer som på grund av funktionsnedsättning (ej tillfälliga) har svårt att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel.
Hållplats	Anläggning eller plats som är utmärkt med skylt eller symbol att fordon i linjetrafik stannar.
Hållplatsstolpe	Stolpe som markerar plats där buss/spårvagn stannar för på- och avstigning.
Informationstavla	Visar trafikinformation. Kan vara digital eller tryckt material.
Kapacitet	Hur många tåg eller resenärer som ett system klarar av under en viss tid och i ett visst snitt, t.ex. mellan två hållplatser.
Kollektivtrafik	Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering enligt Artikel 2, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg.
Kollektivtrafikandel	Andelen kollektivtrafikresor av det totala motoriserade resandet, det vill säga resandet med kollektivtrafik och bil. Gång och cykelresor räkas inte in här.
Kollektivtrafik- barometern	En branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.
Kommersiell aktör	Företag som bedriver kommersiell kollektivtrafik.
Kommersiell trafik	Kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala

Datum	Identitet	Informationssäkerhetsklass
2012-02-10		K1 (Öppen)

	kollektivtrafikmyndigheten.
Linje	Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser/stationer längs sträckan.
Måltal	Storhet för att mäta måluppfyllnad. Varierar beroende på mål.
Närtrafik	Ett alternativ till traditionell färdtjänst som utgörs av linjetrafik eller anropsstyrd trafik som är speciellt anpassad för äldre och för personer med funktionsnedsättning.
Omreglering/ Avreglering	Innebär att lagar och förordningar för en bransch förändras och uppluckras och att marknaden öppnas för kommersiella aktörer.
Regional kollektivtrafik	Den trafik som lagen (2010:1065) om kollektivtrafik omfattar. Innebär kollektivtrafik inom ett län samt kollektivtrafik över länsgräns som i huvudsak består av arbetspendling och andra vardagsresor.
Regionala kärnor	Åtta regionala kärnor har definierats i RUFSS 2010: Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkaby-Jakobsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta.
Restidskvot	Förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd reserelation.
RUFSS 2010	<i>Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen</i> . Framtagen av Landstingets dåvarande Regionplane- och trafiknämnd.
SL-trafik	Avser den trafik SL planerar och bedriver genom avtal med trafikentreprenör.
SL:s strategiska karta	Beskriver vision, övergripande mål, utvecklingsmål, verksamhetsidé och värderingar för SL:s verksamhet
Styv tidtabell	En styv tidtabell innebär att tidtabellen är lagd så att det är jämna tidsintervall mellan avgångarna. En annan definition är att avgångarna inträffar på samma minuttal varje (eller till exempel varannan) timme.
Särskild kollektivtrafik	Avser färdtjänst och sjukresor
Taxenivå/prisnivå	Nivån för avgiften för kollektivtrafikresor.
Taxesystem/ prissystem	Strategier för att sätta priser i kollektivtrafiken, t.ex. avståndstaxa, differentierad pris, takpris etc.
Terminal	En bussterminal är en anläggning som utgör ändpunkt för en eller flera busslinjer. Terminalen betjänar busstrafik av sådan omfattning att den kräver särskilt område avskilt från väg eller gata och där allmän fordonstrafik normalt inte tillåts. En terminal kan även trafikeras av genomgående linjer och medger byte mellan linjer.
Tillgänglighet	Två betydelser av tillgänglighet används i rapporten: – Tillgänglighet i form av möjligheten för personer med

Datum	Identitet	Informationssäkerhetsklass
2012-02-10		K1 (Öppen)

	<p>funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken. – Tillgänglighet som avser geografisk rörlighet, dvs. möjligheten att nå en punkt i regionen. Begreppet omnämns i detta sammanhang som regional tillgänglighet.</p>
TiM-trafik och TiM-område	TiM står för Trafik i Mälardalen och omfattar den regionala tågtrafik som Mälalab upphandlat. I TiM-trafiken ingår länstrafikbolagens trafik samt delar av SJ:s regionala tågtrafik. TiM-området omfattar Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län.
Topptavla	I SL-trafiken utmärks en hållplats av topptavlan (röd och vit).
Trafikavtal	Av den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandlat avtal om utförande av trafiktjänster efter beslut om allmän trafikplikt.
Trafikentreprenör/ Trafikföretag/ Trafikleverantör	Ett företag som kör trafik, antingen upphandlad eller kommersiell.
Trafikinformations- system	De informationssystem som behövs för att ge resenärerna den information som är nödvändig för att resan skall fungera väl.
Trafikplan 2020	SL:s trafikplan på medellång sikt som omfattar både utbyggnader av kollektivtrafiken och behov av fordon och depåer. Fastställd av SL:s styrelse augusti 2010.
Trafikstandard	Med trafikstandard avses faktorer som komfort, trängsel, bemötande m.m.
Trafikutbud	Med trafikutbud avses linjesträckning, turtäthet och gångavstånd till hållplats/station.
Trängsel	Två betydelser av trängsel används i rapporten: - Med trängsel i kollektivtrafiken avses oftast situationen inne i fordonen, vilket påverkar resenärernas komfort. - Trängsel kan också avse situationen i väg- eller spårnätet vilket påverkar framkomligheten.
Väderskydd	På vissa hållplatser finns skydd mot regn och vind uppsatta, s.k. väderskydd.
Östra Mellansverige	Ett begrepp som används i RUFSS 2010 och omfattar hela eller delar av Södermanlands, Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län.

Källförteckning

Branschgemensamt miljöprogram, Svensk kollektivtrafik, 2010

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, 2007

Datum
2012-02-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Från patient till medborgare, Proposition 1999/2000:79, 2000

Förslag på försök med pendelbåtslinjer på Stockholm inre vatten, SL 2012

Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik

Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS 2010, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, 2009

Lag (2006:1116) om information till passagerare m.m, 2006

Lag (1997:736) om färdtjänst, 1997

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 2010

Lokal och regional kollektivtrafik, Statistik 2011:19, Trafikanalys 2011

Miljöpolitiskt program, antaget av Stockholms läns Landstingsfullmäktige december 2011

Mål för framtidens resor och transporter. Proposition 2008/09:93, 2009

Ny kollektivtrafiklag, Proposition 2009/10:200, 2010

Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt, Rapport 2011:5, Trafikanalys 2011

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, 2010

RES 2005/2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA 2006

Riktlinjer för planering av jämställd kollektivtrafik (plan-rapport 2007:7), SL 2007

RiPlan, Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, PLAN Rapport 2008:4, SL 2008

RiTill, Riktlinjer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, SLDok-2011-26967, SL 2011

Riktlinjer trafikinformation trafikutövare D.15 SL-2010-04830, SL 2010

Trafikanalyser – underlag i arbetet med en ny regional utvecklingsplan RUFSS 2010, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, 2008

Trafikförsörjningsplan 2010, SL och Waxholmsbolaget 2009

Trafikplan 2020, SL 2010

Underlag inför samråd 1 om Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken i Stockholms län, SL 2011

Underlag inför samråd 2 om trafikförsörjningsprogrammet: Kollektivtrafikens mål och det öppna marknadstillträdet, SL 2011



Datum
2012-02-03

Identitet

Dokumenttyp
Rapport

Handläggare
Anna Pontusson

Version

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2. Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

BILAGOR



Innehåll

<i>2. Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län</i>	<i>1</i>
<i>BILAGOR.....</i>	<i>1</i>
<i>Innehåll</i>	<i>2</i>
<i>Bilaga 1. Samrådsparter i arbetet med regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län</i>	<i>3</i>
<i>Bilaga 2. Kollektivtrafiksystemet och dess funktion idag.....</i>	<i>5</i>
<i>1. Dagens utbud av kollektivtrafik i länet.....</i>	<i>5</i>
<i>2 Tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet idag.....</i>	<i>11</i>
<i>3 Miljöanpassning i kollektivtrafiken idag</i>	<i>12</i>
<i>4 Kollektivtrafikens infrastruktur idag</i>	<i>14</i>
<i>5 Dagens gemensamma system</i>	<i>17</i>
<i>6 Dagens taxor och prissystem</i>	<i>21</i>
<i>Bilaga 3. Förslag till rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik</i>	<i>24</i>
<i>Bilaga 4. Förslag till riktlinjer för kollektivtrafikens utbudsstandard.....</i>	<i>26</i>

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bilaga 1. Samrådsparter i arbetet med regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Två omgångar av samråd har hållits inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det första samrådet behandlade främst nuläge och utmaningar, medan samråd nummer två fokuserade på föreslagna mål och det öppna marknadstillträdet.

Referensgruppsmöten

I framtagandet av remissen av programmet har möten hållits med en extern referensgrupp, bestående av Trafikverket, Waxholmsbolaget, Tillväxt, miljö och regionplanering inom landstinget, Mälardalen, Kommunförbundet samt länsstyrelsen. Avstämningar har även skett med angränsande län (Upplands Lokaltrafik och Länstrafiken Sörmland).

Samrådsmöten

Kommuner

Samrådsmöten har hållits med Stockholms läns 26 kommuner, indelade i sektorer (nordost, nordväst, syd, sydost och ost). I den första samrådsomgången genomfördes gemensamma samråd för politiker och tjänstemän, medan separata samråd hölls i den andra samrådsomgången.

Trafikföretag

Under den första samrådsomgången anordnades en gemensam leverantörsdag, då flera trafikföretag var inbjudna att delta i diskussion kring den nya lagen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Under samrådsomgång nummer två hölls separata samrådsmöten med ett tiotal trafikföretag. Med hänsyn till företagen lämnas inte namnen på dessa ut i denna sammanställning.

Pensionärs- och handikapporganisationer

Samrådsmöte hölls även med pensionärs- och handikapporganisationer genom SL:s pensionärsråd respektive samverkansråd. I den första samrådsomgången var mötet mer av informationskaraktär.

Resenärsorganisationer – skärgårdstrafiken

Samråd har skett med Skärgårdens trafikantförening och med SIKO (Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation) som representerar den bofasta befolkningen vid möte med Waxholmsbolaget.

Information har delgivits Öppen Skärgård (som har 230 medlemsföretag i skärgården) om det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Skriftliga samråd

Följande organisationer och företag har getts tillfälle att inkomma med skriftliga synpunkter i samband med samråden.



Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Näringslivet: Handelskammaren och Svenskt näringsliv (inga yttranden från den senare lämnades in).

Resenärsorganisationer: Svensk kollektivtrafik och Kollektivtrafikant Stockholm.

Pensionärs- och handikapporganisationer genom SL:s samverkansråd.

Trafikföretag: Under samrådsomgång ett skickades en RFI (request for information) ut både inom Sverige och internationellt. Under samrådsomgång två gjordes separata utskick till ett tiotal trafikföretag. Med hänsyn till företagen lämnas inte namnen på dessa ut i denna sammanställning.

Bilaga 2. Kollektivtrafiksystemet och dess funktion idag

1. Dagens utbud av kollektivtrafik i länet

Dagens utbud av kollektivtrafik är omfattande för att ge invånarna möjlighet till dagliga resor mellan områden med tätortsbebyggelse i hela länet utan tillgång till bil. Även landsbygden ska vara tillgänglig, men då kan avståndet till den allmänna kollektivtrafiken vara så långt att det krävs en kompletterande resa med cykel, bil etc.

Såväl väg- som spårssystem i länets centrala delar är högt belastade, särskilt under högtrafik. Järnvägssystemet kring och genom Stockholm lider sedan många år av kapacitetsbrist. Belastningen är högst i den så kallade Getingmidjan söder om Stockholm C, där ytterligare trafik i rusningstid inte är möjlig. Getingmidjan åtgärdas genom bygget av Citybanan (beräknas klart 2016), medan delar av Mäljarbanan fortfarande saknar lösning. Innan Mäljarbanan byggts ut kvarstår svårigheterna att utöka trafiken på denna sträcka, liksom att korta restiderna i den regionala tågtrafiken mot Västerås och Örebro.

1.1 Samhällsfinansierad kollektivtrafik

1.1.1 SL-trafiken

Dagens kollektivtrafiknät inom länet, det vill säga SL-trafiken, grundas på den successivt utbyggda spårtrafiken som under det senaste decenniet har kompletterats med stombusslinjerna. SL-trafiken är uppdelad i olika funktioner för olika kundgruppers behov enligt följande:

Stomtrafik. Det länsöverskridande stomnätet ger möjlighet att resa på längre sträckor mellan de regionala kärnorna (enligt RUFSS 2010) i länet och består av spårtrafik och stombusslinjer. Det övriga linjenätet är uppbyggt kring stomnätet och ansluter till detta. Stomnätet är stabilt över tiden och ändrar inte sträckning mer än i undantagsfall för att garantera stabilitet och långsiktighet.

Direkttrafik. Antalet invånare ökar kraftigt och spårtrafiken räcker inte till under rusningstid. Snabba direktlinjer på främst stomnätet har därför satts in för att erbjuda "dörr till dörr-resor" för många resenärer. Det finns också ett stort behov av kompletterande busstrafik fram till dess nya spårinvesteringar kan tas i bruk.

Kommuntrafik. Ett stort antal busslinjer trafikerar lokalt inom en eller ibland två kommuner. Linjernas huvudsakliga uppgift är att inom acceptabla gångavstånd erbjuda kollektivtrafik som dels ansluter till stomtrafiken, dels ger förbindelse med kommuncentrum, lokala arbetsplatser, skolor, idrottsanläggningar etc.



Figur B1. Karta över SL-trafikens stomlinjer i Stockholms län. Källa: Trafikplan 2020, SL 2010.

Landsbygdstrafik. Denna trafik är en form av kommuntrafik, där en stor andel av resorna utgörs av skolelevers behov av resor till och från skolan. Landsbygdstrafiken har inte samma förutsättningar att komma nära bostaden på grund av låg boendetäthet och långa avstånd.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Nattrafik. Resandet nattetid är med några få undantag lågt. Den trafik som utförs kan betraktas som ett utglesat stomlinjenät.

Närtrafik. För äldre personer och personer med funktionsnedsättning finns närtrafiken med anpassat trafikutbud. Trafiken bedrivs med mindre fordon för att efterfrågan är begränsad men också för att lättare kunna komma nära entréer. Denna trafik utgår från andra standardnivåer än övrig trafik.

1.1.2 Båttrafik

Länets båttrafik bedrivs huvudsakligen av Waxholmsbolaget (Waxholms Ångfartygs AB) som har beställansvar för den kollektiva linjetrafiken på vatten dels i Stockholms skärgård, dels i Stockholms inre vatten (hamntrafiken).

Skärgårdstrafiken är anpassad till tre resenärskategorier: fastboende i skärgården, fritidsboende och turister.

Hamntrafik finns t.ex. mellan Slussen och Djurgården. En linje på Hammarby Sjö som drivs av Stockholms stad finns också.

1.1.3 Färdtjänst

Färdtjänsten är enligt den nya kollektivtrafiklagen en del av den regionala kollektivtrafiken. Färdtjänst kräver särskilt tillstånd och är till för de resenärer som på grund av funktionshinder (ej tillfälliga) har väsentliga svårigheter att resa med den ordinarie trafiken. Kommunerna i Stockholms län har sedan år 1977 genom avtal överlåtit åt landstinget att ansvara för färdtjänsten inom länet och vissa länsöverskridande resor.

Generellt finns inget fastlagt nät av färdtjänst. Färdtjänstresor beställs individuellt. Men i områden med större lokalt resande etableras ibland linjelagd färdtjänst och närtrafik med buss eller personbilar. Cirka 75 procent av färdtjänsttransporterna sker idag med vanlig taxibil.

Under senare år har antalet färdtjänstberättigade minskat, främst beroende på länets befolkningssammansättning, att äldre personer har bättre hälsostatus än tidigare och att tillgänglighetssatsningar i den allmänna kollektivtrafiken har gett resultat.

1.1.4 Länsöverskridande kollektivtrafik

Den länsöverskridande kollektivtrafiken består av både busstrafik och olika sorters tåglinjer. Det statliga järnvägsnätet, där både regionaltågen och pendeltågen går, är omreglerat sedan tidigare. Det är Trafikverket som tilldelar tågägen för såväl pendeltåg som regionaltåg, fjärrtåg och godståg.

Det regionala tågtrafiksystemet

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I Mälardalsregionen samordnas den länsöverskridande tågtrafiken av Mälab med uppdrag att fungera som länstrafikbolagens samarbetsforum i frågor som rör den regionala tågtrafiken.

Den regionala tågtrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen bedrivs av SJ, som fungerar som ett från länstrafiken fristående system. Utöver SJ:s trafik har länstrafikbolagen egna tågssystem – t ex Pendeltåget, Uppståget och Tåg i Bergslagen.



Figur B2. Sträckor och stationer som omfattas av TiM-samverkan, där SJ bedriver regional tågtrafik. Källa: Mälab.

Ett samverkansavtal Trafik i Mälardalen, benämnt TiM, finns mellan SJ och Mälab. Samverkansavtalet reglerar på ett övergripande plan samarbetet i frågor som berör den regionala tågtrafiken, t.ex. tidtabellsplanering och försäljning av gemensamma kombinationsbiljetter. Därutöver har Mälab särskilda trafikavtal med SJ för fyra sträckor.¹

Resenärsintäkterna står för drygt 90 procent av finansieringen. På banor med trafikavtal regleras utbudet i avtalet, medan SJ på övriga banor har full frihet att utforma trafiken inom ramen för samverkansavtalet.

I Mälabs trafikavtal specificeras ett visst trafikutbud som operatören är skyldig att tillhandahålla. Den trafik som upphandlats av Mälab utgör i grunden ett komplement till SJ:s kommersiella tågtrafik och omfattas av samma regler för

¹ Norrköping – Nyköping – Stockholm "Nyköpingsbanan"; Hallsberg – Katrineholm – Stockholm "Sörmlandspilen"; Arboga – Eskilstuna – Stockholm "Svealandsbanan"; Uppsala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping "UVEN". Källa Mälab.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

prissättning, resegaranti osv. som gäller för SJ:s övriga trafik. Mälardalen kommer under 2012 att upphandla ramavtal om trafiksamarbeten med trafikföretag som bedriver eller kan komma att bedriva tågtrafik i Mälardalen.

Trafikutbudet är i hög grad styrt av resandeefterfrågan. Under rusningstid är trafiken generellt tätare än under resten av dagen, framför allt i dominerande trafikriktning – till Stockholm på morgonen och från Stockholm på kvällen. Dagens kapacitetsbrist hindrar att trafiken till och från Stockholm ökar under rusningstid.

Pendeltågstrafik

SL:s pendeltågstrafik passerar länsgränsen mot såväl Uppsala som Sörmlands län. Till Bålsta i Uppsala län fordras en tilläggsbiljett medan ordinarie SL-taxa till Gnesta i Sörmlands län gäller, eftersom Gnesta kommun betalar för denna trafik. Genom samarbete med Upplands Lokaltrafiks kollektivtrafikförvaltning (UL) är det möjligt att resa mellan Stockholm och Arlanda med pendeltåg och byta till Upptåget mot Uppsala–Gävle vid Upplands Väsby. En särskild avgift tillkommer vid avstigningen i Arlanda. Mellan Arlanda och Uppsala gäller inga SL-biljetter. Upptåget är upphandlad tågtrafik med bruttoavtal. SL finansierar trafiken på sträckan Arlanda–Upplands Väsby.²

SL planerar att förlänga sin pendeltågstrafik till Uppsala via Arlanda med planerad trafikstart i december 2012. SL:s pendeltåg ersätter då Upptågets trafik på sträckan Upplands Väsby–Uppsala. Syftet med att förlänga pendeltåget är att det blir en stor kapacitetshöjning och att det skapar bättre pendlingsmöjligheter mellan Uppsala och Stockholms mindre centrala delar.

Busstrafik

Länsöverskridande busstrafik bedrivs av SL, Upplands Lokaltrafiks kollektivtrafikförvaltning (UL) och Länstrafiken i Sörmland (LT) och klassificeras i samma typer av linjenät som beskrivits ovan.

SL ansvarar för stomlinjen som förbinder Norrtälje med Uppsala, liksom för linjen mellan Bålsta och Arlanda via Sigtuna.

UL har ansvaret för övriga linjer över gränsen från Uppsala län, vilka trafikerar Knivsta–Sigtuna, Uppsala–Hallstavik, Knutby–Arlanda, Knutby–Norrtälje samt Öregrund–Hallstavik. Linjen mellan Knutby och Arlanda ingår som en delresa mellan Norrtälje och Arlanda. Därutöver bedriver UL direktbusstrafik på sträckorna Uppsala–Arlanda, Enköping–Arlanda och Enköping–Kista (där SL-biljett inte är giltig).

Tre regionala landsbygdslinjer passerar gränsen från Södermanlands län. SL ansvarar för sträckan Järna–Gnesta, medan LT ansvarar för sträckan Trosa–

² Källa: Mälardalen

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Södertälje samt för linjen mellan Vagnhärad och Gnesta som passerar Vårdinge i Stockholms län. Därutöver bedriver LT direktbusstrafik på sträckorna Trosa–Södertälje och Strängnäs–Södertälje. ”Trosabussen” mellan Trosa och Liljeholmen bedrivs på uppdrag av LT. (För de tre senare nämnda linjerna är SL-biljett inte giltig.)

1.2 Kommersiell kollektivtrafik

Nedan beskrivs dagens befintliga kommersiell linjetrafik, både inom Stockholms län och över länsgräns. Genomgången är inte heltäckande, utan beskriver den huvudsakliga trafiken. Något samordnat nät av kommersiell kollektivtrafik finns inte.

Spårtrafik

Arlanda Express ägs och drivs av A-Train AB. Verksamheten drivs helt och hållet på marknadsmässig grund, utifrån avtal med staten.

SJ bedriver rent kommersiell regional tågtrafik till och från Stockholm under produktnamnet SJ Regional.³ Trafiken bedrivs på linjerna Norrköping–Nyköping–Stockholm (Nyköpingbanan), Hallsberg–Katrineholm–Stockholm (Sörmlandspilen) och Arboga–Eskilstuna–Stockholm (Svealandsbanan) och ingår i samma system som delvis upphandlas av Mälardalen för att få ett kompletterande utbud av tåg. Kommersiell tågtrafik bedrivs till en mindre del också av ytterligare företag, t.ex. Veolia och Skandinaviska Jernbanor.

Busstrafik

Kommersiell busstrafik till och från flygplatser som betjänar länet bedrivs av Flygbussarna och Swebus på sträckorna Stockholm–Arlanda och Stockholm–Skavsta.

Kommersiell expressbusstrafik (interregional busstrafik eller långväga buss) som körs efter tidtabell på linjer och som passerar minst en länsgräns mellan Stockholm och övriga delar av Sverige bedrivs av ett flertal trafikföretag. Det förekommer turistbusstrafik i Stockholm med ett upplägg som ligger nära tidtabellbunden linjetrafik. IKEA driver daglig avgiftsfri busstrafik mellan Stockholms city och IKEA-varuhuset i Kungens Kurva.

Det finns även anslutande busstrafik till de färjelinjer som trafikerar Östersjön till och från hamnarna Frihamnen, Värtan, Stadsgården, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn. Dessa bussar är endast avsedda för färjeresenärerna.

Båttrafik

Utöver Waxholmsbolaget finns fristående, privata aktörer som bedriver trafik såväl i skärgårdstrafiken som i hamntrafiken, t.ex. Cinderella och Strömma

³ Detta hindrar inte att det kan förekomma regionalt vardagsresande på andra tåg, t.ex. X2000, Intercity eller Veolias tåg. Omfattningen torde dock vara liten.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

kanalbolaget. I länet finns bilfärjeförbindelser från såväl skärgårdsöar som öar i Mälaren, vilka givetvis är möjliga att använda för såväl fotgängare som cyklister.

2 Tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet idag

Lagkraven vid nybyggnad ställer höga krav på tillgänglighet till kollektivtrafiken, t.ex. genom plan- och bygglagen (PBL), Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter HIN och ALM. Även riksdag och regering har uttalat målet att all kollektivtrafik ska vara tillgänglig (målåret var 2010).⁴

Begreppet jämlikhet behandlar förhållanden mellan individer och grupper i samhället och utgår ifrån att alla människor har lika värde, oavsett kön, etnicitet, religion, social tillhörighet m.m. Jämställdhet handlar mer specifikt om relationen mellan kvinnor och män. Det övergripande nationella målet om jämställdhet är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

2.1 Samhällsfinansierad kollektivtrafik

2.1.1 SL-trafiken

SL:s riktlinjer för tillgänglighet⁵ bygger på ovan nämnda lagkrav och tolkningar av lagen. SL har kommit långt när det gäller tillgänglighetsanpassning och har bekostat tillgänglighetsanpassning av de flesta trafikantmiljöer som man ansvarar för, det vill säga terminalerna. All SL:s trafikpersonal ska genomgå en insiktsutbildning om tillgänglighet för funktionsnedsatta och om barnkonventionen.

SL tog 2007 fram en rapport med riktlinjer om jämställdhet⁶. Implementering av dessa riktlinjer sker inom ramen för arbetet med socialt ansvar som bedrivs under 2012.

2.1.1 Båttrafik

Waxholmsbolagets moderna fartyg har god tillgänglighet, medan standarden kan variera på de äldre fartygen. Ombord på Waxholmsbolagets båtar finns personal som kan hjälpa till vid på- och avstigning. I bolagets trafik ingår även fartyg som ägs och drivs av fristående entreprenörer och även dessa fartyg har varierande tillgänglighet.

Waxholmsbolaget har tre egna terminaler (Strömkajen, Vaxholm och Stavnäs) som har god tillgänglighet. Terminalerna är bemannade och personalen bistår vid behov. Landgångens lutning och höjd på insteg varierar med vattenstånd vid anlöpt brygga. Strömkajen, som är en av de högsta

⁴ Enligt prop. 1999/2000:79 *Från patient till medborgare*.

⁵ RiTill 2008

⁶ Riktlinjer för planering av jämställd kollektivtrafik, 2007

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

kajerna, byggs om till lägre höjd och tillgänglighetsanpassas till dagens krav och beräknas vara klar 2013.⁷

2.1.2 Färdtjänst

Färdtjänsten har som syfte att ge tillgänglighet till olika resmål i länet för de invånare, som på grund av olika funktionsnedsättningar inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänsttrafiken hämtar och lämnar resenären vid den adress som resenären vill resa till eller från. Föraren hjälper också vid behov resenären att ta sig i och ur samt till och från fordonet. Det finns färdtjänstfordon som är utformade som vanliga taxibilar men också fordon som är specialutrustade för att kunna ta ombord t.ex. större rullstolar.

2.1.3 Länsöverskridande kollektivtrafik

Trafik som bedrivs med moderna tåg har god tillgänglighet. För de äldre tågen är tillgängligheten däremot avsevärt lägre och i praktiken är de inte tillgängliga för rullstolsburna. Viss tillgänglighetsanpassning sker dock i samband med ombyggnad. Mälardalen har också i trafikavtalen för Sörmlandspilen och Nyköpingsbanan ställt krav på tillgänglighet. För att uppnå en långsiktigt acceptabel tillgänglighet i trafiken krävs dock att de nuvarande lokdragna tågen byts ut.

2.2 Kommersiell kollektivtrafik

Inom den kommersiella trafiken saknas idag ett samlat grepp kring frågorna om tillgänglighetsanpassning, jämlikhet och jämställdhet och det ligger på respektive utförare att följa gällande lagar och regler.

3 Miljöanpassning i kollektivtrafiken idag

3.1 Samhällsfinansierad kollektivtrafik

3.1.1 SL-trafiken

SL bedriver ett aktivt miljöarbete och är sedan år 2006 certifierat enligt ISO 14001. SL:s miljömål är beslutade i enlighet med landstingets gällande miljöpolitiska program och omfattar för närvarande följande aspekter:

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

SL har uppnått målet att 50 procent av bussflottan ska drivas med förnybara drivmedel senast 2011. De bränslen som bidrar till måluppfyllelsen är etanol, biogas och biodiesel (rapsmetylester, RME).

⁷ Waxholmsbolagets Trafikförsörjningsplan 2010

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

SL bedriver även ett systematiskt arbete för att minska bullret från sin verksamhet, både genom att delta i samhällsplaneringen och genom tekniska lösningar vid källan – anläggningar och fordon.

Ett nytt miljöpolitiskt program har antagits i Landstingsfullmäktige i december 2011, som innebär att landstinget och SL från och med januari 2012 höjer ambitionsnivån ytterligare i miljöarbetet och börjar arbeta för att nå nya mål till slutet av 2016. Ett klimateffektivt, resurseffektivt och ett hälsofrämjande miljöarbete är visionen för 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 s.k. COP (Communication On Progress).⁸

3.1.2 Båttrafik

Inom miljöområdet arbetar Waxholmsbolaget 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 utsläppen av kväveoxider och krav på bästa motorteknik ställs när motorer byts ut.⁹

3.1.3 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 med god beläggning.

För att eftersträva en allt mer hållbar utveckling ställer SL krav i upphandlingar att taxibilar för färdtjänstresor ska uppfylla den så kallade statliga normen för miljöfordon (2011) och att de tankas med biobränsle. För specialfordon byggda för rullstolsburna är tillgången på miljöanpassade fordon mycket låg och krav på dessa fordon måste därför flyttas fram i tid till kommande upphandlingar. SL följer marknadsutvecklingen och försöker som stor köpare av trafik att aktivt påverka bilmarknaden till miljömässigt bättre fordon.

SL arbetar parallellt med att förfina och förbättra planeringssystem och IT-system för bättre samplanering.

3.1.4 Länsöverskridande kollektivtrafik

Regionala tågresor i Mälardalen med SJ uppfyller kriterierna för märkningen Bra Miljöval av Naturskyddsföreningen. Miljöarbetet sker med fokus på fem

⁸ Läs mer om principerna på www.unglobalcompact.org

⁹ Waxholmsbolagets Trafikförsörjningsplan 2010

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

områden: energieffektivitet i tågtrafiken, utsläpp till luft, inköp av varor och tjänster, källsortering och resurshushållning samt utbildning och information.

Tåg använder generellt betydligt mindre energi per personkilometer jämfört med andra transportmedel. Buss kräver minst dubbelt så mycket och personbil förbrukar cirka fyra gånger så mycket energi som tåg. För att minska utsläppen av klimatpåverkande koldioxid köper SJ förnybar energi från vatten- och vindkraft för att driva tågen. De flesta tåg har även elbromsar som återmatar energi.

I nyare tåg installeras moderna elmätare som elektroniskt rapporterar elförbrukning till Trafikverket för debitering. Detta skapar större incitament att ytterligare minska elanvändningen. Genom utbildning av lokförare i att köra mjukt, kan energianvändningen minska upp till 15 procent, samtidigt som passagerarkomforten ökar och slitaget på fordon och banor minskar.

3.2 Kommersiell kollektivtrafik

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

4 Kollektivtrafikens infrastruktur idag

Hittills har SL som trafik huvudman haft huvudansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Stockholms län på uppdrag av landstinget. Väghållarna har ansvar för infrastruktur för kollektivtrafiken men många investeringar har gjorts tillsammans. SL och väghållarna definierar i samverkan behoven av bland annat placering, storlek och utformning av hållplatser, vänd- och reglerytor och busskörfält. Utbyggnaden av kollektivtrafikens infrastruktur har genom åren finansierats på olika sätt.

4.1 Busstrafik

4.1.1 Hållplatser

Hållplatserna i Stockholms län är respektive väghållares ansvar. Väghållare är kommunerna samt Trafikverket och i vissa fall vägföreningar. Där hållplatser ligger på privat mark finns troligen avtal mellan väghållare och markägaren. I normalfallet ligger hållplatser på allmän väg eller plats.

Väghållaren äger själva hållplatsen (marken) och ansvarar för drift och underhåll, tömning av papperskorg, snöröjning m.m. SL äger i de flesta fall väderskydd och hållplatsstolpe men vissa undantag finns. SL avgör i regel om väderskydd ska sättas upp och typ av väderskydd samt bekostar installation och el. SL söker bygglov och ansvarar för drift och underhåll inklusive snöröjning i själva väderskyddet. Det senare ingår numera ofta i bussentreprenörens åtagande, det vill säga bekostas av SL men utförs av entreprenören.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

SL har egen (upphandlad) verksamhet för att hantera väderskydd och biljettautomater, samt realtidsskyltar. Bussentreprenören ansvarar för att vid behov sätta upp bänk om hållplatsen saknar väderskydd.

Hållplatserna i Stockholms län är för det mesta markerade genom SL:s topptavla eller genom väderskydd. Topptavlan bekostas av SL medan trafikentreprenören ansvarar för den.

4.1.2 Terminaler

Vid de flesta bussterminalerna i Stockholms län ägs marken av kommunerna, medan SL har investerat i inredning och utrustning. I vissa fall har kommunen finansierat hela terminalen. Många terminaler byggdes på 1960- eller 70-talet, då man förutsatte gemensamt intresse och ansvar. Många avtal om terminalerna är därför mycket otydliga när det gäller ägarskap och ansvar och för vissa terminaler saknas avtal helt. Väghållarnas möjligheter och intresse att tillhandahålla infrastruktur för kollektivtrafiken har varierat och medfört att många olika lösningar har använts genom åren.

Nödvändiga ombyggnader som konstateras gemensamt bekostas enligt överenskommelse. Även underhåll av körytor och snöröjning kan hanteras på olika sätt. I vissa fall betalar SL för detta. SL står för drift och underhåll av utrustning som väderskydd, information och biljettautomater.

Terminalerna är för närvarande anpassade för SL-trafiken och denna är i sin tur anpassad till rådande förutsättningar. Terminalerna är oftast en del av pågående trafikavtal där SL:s nuvarande trafikentreprenör har både rättigheter och skyldigheter.

4.1.3 Reglerytor, pauslokaler och övrig infrastruktur

Tidsreglering och pauslokaler är anpassade till befintliga ytor. Det är oftast väghållaren som äger och underhåller ytan, medan bussentreprenören bekostar eventuella pauslokaler. Det förekommer att SL äger pauslokalen men att den hyrs ut till bussentreprenören.

Behov av nya ytor och uppställningsplatser hanteras av SL gentemot kommunerna som väghållare. Det förekommer att SL samfinansierar nödvändiga ombyggnader för att åstadkomma en trafiklösning. Som övrig infrastruktur räknas t.ex. busskörfält och vändslingor som inrättas på vägar.

4.2 Tunnelbanesystem och lokalbanor

Spår, stationer och fordon för tunnelbanan och lokalbanorna ägs och nyttjas helt av SL. Ett par olika entreprenörer är upphandlade för att driva trafiken på de olika banorna.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

4.3 Pendeltåg och stationer

Pendeltågstrafiken är omreglerad sedan tidigare. Det är Trafikverket som tilldelar tåglågen för såväl pendeltåg som regionaltåg och godståg. Tågstationerna ägs av i de flesta fall av Jernhusen.

4.4 Hamnar och kajer

För att bedriva linjetrafik har Waxholmsbolaget träffat avtal med Stockholms Hamn för rätten att angöra kaj och disponera kajområde i Stockholm. Utöver det erlägger Waxholmsbolaget hamnavgifter för angöring i Vaxholm, Stavnsnäs och Nynäshamn.

Det finns cirka 300 bryggor, fördelade på cirka 170 öar i Stockholms skärgård som trafikeras av Waxholmsbolaget. Ansvaret för bryggorna ligger inte på Waxholmsbolaget utan på andra aktörer, såsom Trafikverket, kommuner eller enskilda. Den som önskar att Waxholmsbolagets fartyg ska angöra en brygga måste uppfylla vissa tekniska krav på bryggan, såsom vattendjup, höjder, avfendring, förtöjning och tillgänglighetsanpassning.

4.5 Planerade utbyggnader av kollektivtrafiksystemet

I takt med att befolkningen i Stockholms län växer blir kollektivtrafiken ett allt viktigare redskap för att hantera det ökade behovet av transporter men med minskad miljöbelastning. Det kräver en utbyggnad av kollektivtrafiken på både kort och lång sikt. Spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver byggas ut och pendeltågen behöver på sikt få egna spår. Även tunnelbanans kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet måste höjas för att klara framtida resandevolymer. Som komplement till spårtrafiken krävs ett stombussnät med hög turtäthet.

Just nu pågår flera stora satsningar för att bygga ut kollektivtrafiksystemet. Ett urval av dessa presenteras här.

Citybanan

För att förbättra kapaciteten i järnvägstrafiken genom centrala Stockholm, och därigenom möjliggöra mer trafik med såväl pendeltåg som regional-, fjärr- och godståg, byggs Citybanan. Citybanan blir en pendeltågstunnel från Tomtebodan via nya pendeltågsstationer vid Odenplan och City till Stockholms Södra. Den kommer att kunna trafikeras av minst 18 pendeltåg per timme och riktning. Samtidigt frigörs kapacitet för fler regional-, fjärr- och godståg ovan jord. Arbetet med Citybanan har påbörjats och beräknas pågå till 2017.

Förbättringar på Roslagsbanan

För att möta det framtida behovet av transporter och öka punktligheten och säkerheten pågår ett antal separata projekt på Roslagsbanan. I dag är den över hundra år gamla Roslagsbanan en enkelspårig järnväg med undantag för sträckan mellan Stockholms Östra och Galoppfältet. Förutom att rusta upp de

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

befintliga spåren planerar SL bland annat för utbyggnad till dubbelspår på ett antal delsträckor. Partiella dubbelspår (Etapp 1) planeras bli klara 2014. Dubbelspår till Lindholmen respektive Åkersberga (etapp 2) beräknas bli klara 2017, men detta är inte beslutat än. SL arbetar också för att förbättra tillgängligheten och trafikinformationen på Roslagsbanan.

Spårväg City – en förlängning av Djurgårdslinjen

I takt med att den planerade bostadsbebyggelsen i Norra Djurgårdsstaden byggs behövs ny kollektivtrafik för att höja kapaciteten och förbättra tvärförbindelserna. Djurgårdslinjens spårväg mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde är sedan några år förlängd mot Hamngatan och kallas Spårväg City. Moderna spårvagnar har satts i drift och den planerade linjesträckningen går, fullt utbyggd, mellan Ropsten via Värtan till T-centralen.

Tvärbanan byggs ut

Dagens Tvärbanan går från Alvik till Gullmarsplan och vidare till Sickla udde i Hammarby Sjöstad. SL avser att bygga ut Tvärbanan med flera nya grenar. En utbyggnad av Solnagrenen från Alvik till Solna station via Ulvsunda industriområde, Sundbybergs centrum och Solna centrum pågår och ska vara klar 2014. Trafikstart på delsträcka sker 2013. Detta är ett samarbete mellan SL, Stockholm, Sundbyberg och Solna. Framöver planeras också en linje till Helenelund via Kista. Byggstart är planerad till 2014.

Utbyggd kollektivtrafik till nya Karolinska Sjukhuset

Solna stad och Stockholms stad planerar för att utveckla området Karolinska-Norra Station med en kraftig ökning av antalet bostäder och arbetsplatser. Inom området ska ett nytt universitetssjukhus Nya Karolinska Solna (NKS) uppföras. Resandet till och från området kommer att öka kraftigt när sjukhuset och den nya stadsdelen finns på plats. SL utreder för närvarande flera alternativ till hur området kan försörjas med kollektivtrafik. Studierna omfattar tunnelbana, spårväg och ett rent bussalternativ.

5 Dagens gemensamma system

Sedan 2007 finns det en lag¹⁰ 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 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

¹⁰ Lag (2006:1116) om information till passagerare m.m.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

och plats och under hela tiden som resan pågår. Resan är inte enbart själva trafiken utan kombinationen av trafikutbudet och informationen.

Trafikinformation är komplext och omfattande och innebär att en mängd olika system och rutiner ska kombineras och fungera ihop.

5.1.1 Generellt om trafikinformation

Kategorier av information

Generellt kan trafikinformation delas upp i nedanstående kategorier.

Grundinformation är information om linjer, avgångar, destinationer, hållplatser, stationer, tidtabeller, kartor, orienteringshänvisningar, reseregler m.m. Grundinformationen förmedlas via bland annat fasta och dynamiska skyltar, högtalarutrop, Internet och personal. Det är basutbudet, som måste uppdateras eller tas bort då en störning uppstår. Grundinformationen ska vara aktuell och densamma i alla informationskanaler. Om en uppgift ändras i en enskild kanal ska den uppdateras i samtliga kanaler där den förekommer.

Störningsinformation är information vid störningar som efter kortare eller längre tid återgår till det normala. Störningar kan vara planerade, det vill säga kända i tid som ombyggnader eller reparationer, eller akuta/oförutsedda, som exempelvis stopp i trafiken eller en trasig rulltrappa eller hiss. Störningar kan vara små eller stora, slå olika hårt och påverka ett varierande antal resenärer. Alla störningar är inte viktiga för alla och störningens varighet har betydelse. Bedömningen av allvaret hos en störning påverkas också av vad som utlovas i resegarantin eller om störningen är så omfattande att det inte går att ge tillförlitlig information. Viktigast för resenären är att få information så snabbt som möjligt och bli uppdaterad med detaljer och handlingsalternativ.

Krisinformation behövs vid situationer då grundinformation och störningsinformation inte räcker till. De uppstår oftast när något allvarligt inträffar, t.ex. vid mycket omfattande störningar i trafiken som slår ut hela eller delar av trafiken. För detta finns särskilda rutiner och vid sådana situationer prioriteras krisinformation framför all annan information.

Övrig information är kompletterande information som resenären behöver, t.ex. trygghetsinformation, marknadsinformation, serviceinformation och viss förebyggande information. Övrig information ska användas restriktivt för att komplettera och ge utökad service. Grundinformation och störningsinformation har alltid högre prioritet.

Kanaler för information

Det finns flera kategorier av informationskanaler som fungerar var och en för sig, men för att få maximal effekt används så många tillgängliga och passande kanaler som möjligt. Det är viktigt att informationen är densamma i alla kanaler och om möjligt förekommer samtidigt.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Dynamiska kanaler är direkta och kan ändras med kort varsel, t.ex. dynamiska skyltar på perronger och manuella högtalarutrop på stationer och i fordon.

Statiska kanaler är förtryckt eller förinspelad information som inte kan ändras med kort varsel, t.ex. förinspelade högtalarutrop på stationer och i fordon, anslagstavlor med tidtabeller och störningsinformation, hänvisningsskyltar och kartor.

Trycksaker är material som resenären kan ta med sig, t.ex. ficktidtabeller och broschyrer.

Internet och mobiltelefonbaserad information ger möjlighet för resenärerna att själva söka information. Dessa kanaler är effektiva och har blivit mycket populära (sl.se är genom reseplaneraren en av landets mest besökta webbplatser). Exempel är Reseplaneraren (internet och mobil), realtidsinformation, sms och andra prenumerationstjänster.

Personal med direktkontakt med resenärerna sköter en viktig del av informationsarbetet, t.ex. alla de som arbetar med att ge kundservice på olika sätt i trafiken eller per telefon.

5.1.2 SL:s informationssystem

SL har arbetat med trafikinformation under lång tid och på ett mycket strukturerat och systematiserat sätt.

För att leva upp till gällande lagstiftning, men framför allt för att få nöjda resenärer, har SL under många år utvecklat system och rutiner för en väl fungerande och omfattande information om trafikutbudet i Stockholms län. Grundat på en god återkoppling från SL:s resenärsundersökningar och en hög ambitionsnivå för resenärsnöjdhet har SL utvecklat sina informationssystem så att de är långt mer omfattande än vad gällande lagstiftning kräver.

SL:s informationssystem är uppbyggt enligt de kategorier och kanaler som beskrivits ovan.

5.1.3 Övrig trafikinformation

Övriga trafikaktörer (Länstrafiken, UL, TiM, SJ, Swebuss, A-train m.fl.) har utvecklat och använder egna system för trafikinformation även om visst gemensamt samarbete och funktioner finns.

Waxholmsbolaget och SL har idag till stor del helt olika system för trafikinformation. Waxholmsbolaget exporterar dock tidtabellsdata från sitt planeringssystem Rebus till SL:s trafikdatabas PubTrans för publicering i SL:s Reseplanerare. Det finns idag även en del anpassningar mellan SL:s busstrafik och Waxholmsbolagets båtar samt en skrivelse till Trafiknämnden

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

med begäran att Waxholmsbolagets och SL:s tidtabellsperioder ska synkroniseras. Skrivelsen kommer att behandlas i december 2012. Waxholmsbolaget använder idag inte SL:s störningshanterare eller digitala skyltsystem.

Förutom arbetet med att ge resenärer trafikinformation om SL-trafiken arbetar SL även med möjligheterna för resenärerna att få information även om resor utanför regionen och inom hela landet. Detta sker genom att SL (och övriga trafikaktörer) samarbetar nära med Samtrafiken AB som tillhandahåller en nationell databas för all trafik i Sverige. Tack vare att SL 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

5.2.1 SL:s biljett- och betalsystem

SL:s biljettsystem SL Access består av en mängd olika komponenter. Utrustning för försäljning finns i alla spärrkiosker, hos SL:s alla ombud samt i hundratals biljettautomater. Dessutom finns utrustning för att kontrollera biljetter på alla bussar, alla spärrlinjer, hos personal i tågtrafiken m.m.

SL Access-systemet har också en mycket avancerad central databas, där all biljettförsäljning och validering kan analyseras ekonomiskt och trafikmässigt. Det centrala systemet har även funktioner för att skapa bokförings- och faktureringsunderlag. Till systemet hör även de elektroniska kort med lagrade biljetter som används av resenärerna. Hittills har över en miljon unika kort tagits ut ur systemet. Under 2012 ersätts den s.k. "remsan" (pappersremsa med förköpta kuponger) med en elektronisk motsvarighet, vilket kommer att öka funktionaliteten.

5.2.2 Övriga biljett- och betalsystem

Försök med en mindre installation av SL Access-systemet har genomförts hos Waxholmsbolaget med gott resultat.

SL har även nära samarbete med SJ, UL, TiM, Länstrafiken etc. för att hantera länsgränsöverskridande biljetter. Genom samarbetet har en viss interoperabilitet mellan olika biljettsystem uppnåtts. Om utbudet av

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

gränsöverskridande biljetter ökar 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 Dagens taxor och prissystem

6.1 SL-trafiken

Inom ramen för SL:s nuvarande taxor och prissystem finns olika typer av zonbiljetter och periodkort.

Stockholms län är indelat i tre zoner och zonbiljetterna kostar olika mycket, beroende på hur många zoner biljetten gäller för. Biljetterna kan köpas som enkelresor i form av kontant- eller förköpskupong och som automat- eller sms-biljetter. Zonbiljetterna är prisdifferentierade – kontantkupongerna är dyrast, medan förköpskupongerna ger lägst pris per resa.

Även periodkortet, som berättigar till obegränsat antal resor under en viss period, finns i olika varianter. Periodkort finns för olika giltighetstider och kort som gäller längst period ger lägst kostnad per giltighetsdag. Periodkortet gäller som regel resor i hela länet, men det finns också lokala kort för Södertälje och Norrtälje.

Unga, studenter och pensionärer kan köpa både zonbiljetter och periodkort till reducerat pris. Barn under sju år åker gratis. Under helger gäller motsvarande villkor för barn under tolv år.

6.2 Båttrafik

Waxholmsbolagets ambition är att det ska vara lätt att köpa biljett och kort och tillgängligheten till olika försäljningsställen ska vara god. Samtliga kort och biljetter kan köpas med kontokort, även kontantbiljett ombord på fartygen. Kontantbiljetter säljs endast ombord på fartygen. Periodkort kan köpas och kontantkort laddas Waxholmsbolagets terminaler, samtliga SL-center med flera ställen.

För periodkort gäller enhetstaxa och för kontantresor gäller en avståndsrelaterad taxa med indelning i sex zoner och med möjlighet till rabatter t.ex. för barn, ungdomar och pensionärer och för resor under lågsäsong.

Ett nytt betalsystem planeras att tas i drift under 2012.¹¹

¹¹ Waxholmsbolagets Trafikförsörjningsplan 2010

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.3 Färdtjänst

Grunderna för prissättning av resor 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 högkostnadsskydd¹². En färdtjänstberättigad resenär reser också själv och med en ledsagare utan ytterligare kostnad i den vanliga kollektivtrafiken.

Sjukresesystemet har ett eget högkostnadsskydd.

6.4 Länsöverskridande kollektivtrafik

I den länsgränsöverskridande tågtrafik som berör Stockholms län tillämpas en blandning av rent kommersiella taxor och prissystem som bygger på att trafik upphandlas i varierande utsträckning.

SJ och Veolia har egna taxor och prissystem med en prissättning som varierar med sträcka och tid på dygnet. Prissättningen är kommersiellt utformad och är generellt högre än i länstrafikbolagens trafik.

Inom länen finns i vissa fall avtal om periodkortsgiltighet för länstrafikbolagens 30-dagarskort eller motsvarande. Avtal om periodkortsgiltighet finns dock inte för länsöverskridande sträckor och inte heller inom Stockholms län.

¹² Varje resa i färdtjänst har en egenavgift på 70 kr var tredje mil. Högkostnadsskyddet innebär att en färdtjänstresenär aldrig betalar mer än vad SL-kortet (30 dagars) kostar. För en resenär som är över 65 år träder högkostnadsskyddet in vid det reducerade priset för ett 30-dagarskort.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mellan SJ och länstrafikbolagen finns inom ramen för TiM ett sortiment av kombinationsperiodkort som omfattar både SJ:s och länstrafikbolagens trafik. Det gemensamma sortimentet är dock inte heltäckande.

Ett problem på vissa sträckor, där det bedrivs parallell trafik, är att många produkter som enkelbiljetter och 10-kort är bundna till respektive trafikföretag. Detta problem är idag störst på sträckorna Stockholm–Arlanda–Uppsala och Örebro–Hallsberg, men kommer att bli vanligt förekommande i takt med att ny kommersiell trafik etableras. Motsvarande problem finns för resenärsinformation om trafikutbud och störningar.

För busstrafiken har SL utvecklat samarbete med såväl UL som med LT. Detta gör det möjligt att resa med det angränsande länets busslinjer över länsgräns inom det egna länet och med det egna länets taxa. Det gäller dock inte alla busslinjer, se avsnitt 1.1.4.

6.5 Övrig kommersiell kollektivtrafik

Taxorna för den övriga kommersiella trafiken, bland annat Arlanda Express, flygbusstrafik, länsgränsöverskridande linjetrafik med buss, turistbusstrafik samt hamn- och skärgårdstrafik med båt, sätts fritt av trafikföretagen. Det innebär att prisnivåer och prisstrukturer bestäms av vilka marknadsförutsättningar som råder i de enskilda fallen.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bilaga 3. Förslag till rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik

Rutin vid anmälan av kommersiell trafik

Landstinget föreslår att kollektivtrafikföretag i samband med anmälan ska skicka en ifylld blankett som landstinget tillhandahåller. 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. Sannolikt behöver kontakt med väghållare och samordning kring tillgång till infrastruktur påbörjas tidigare än 21 dagar innan trafikstart.

Blanketten ska innehålla information om följande:

- Start och målpunkt för linjen.
- Vilka hållplatser/terminaler är tänkta att nyttjas – hur ska det fysiskt lösas.
- Vilka tider och med vilken turtäthet ska linjen trafikera.
- Vilka nödvändiga instanser trafikföretaget har kontaktat för att lösa alla praktiska frågor (kommunen, övriga väghållare m.fl.).
- Att företagets bussar fungerar i de anläggningar som kommer att nyttjas (höjder, bredder, svängradier m.m.).
- Hur information om trafiken kommer att hanteras på hållplats och i det gemensamma informationssystemet.

Administration kring anmälan av kommersiell trafik

Inledningsvis administrerar SL anmälningar av kommersiell trafik på uppdrag av trafiknämnden, men under 2012 kommer delar av SL överföras till trafiknämndens förvaltning. Ett antal frågor behöver besvaras om administrationen av anmälan.

Förutsatt att trafikoperatören som planerar att starta trafik har samtliga nödvändiga trafik tillstånd och planerad trafik bedrivs enligt lag har landstinget inga befogenheter att stoppa kommersiella initiativ på kollektivtrafikmarknaden.

Aktuella anmälnings- och avanmälningsrutiner:

1. Kommersiella aktörer *bör* informera eller samråda i ett tidigt skede med landstinget om vilken trafik de avser att starta. Trafikverket arbetar med att ta fram rekommendationer för information och samråd.
2. Kommersiella aktörer ska i god tid innan trafikanmälan kontakta landstingets anmälningsansvariga kontaktperson för anmälningsärenden på 08-737 25 25 för att få information om anmälningsprocessen.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3. Anmälningsansvarig kontaktperson skickar över en anmälningsblankett till aktören som fyller i enligt instruktioner. (Detta steg avses kunna avvecklas när anmälningsblanketten kan läggas ut på landstingets webbplats. På sikt bör även anmälan ske direkt i digitalt dokument på webbplats kopplat till anmälningsdatabas).
4. Anmälningsblanketten skickas in *senast 21 kalenderdagar* innan planerad trafikstart till registrator.trafiknamnden@sl.se. Landstinget registratur tar emot och diarieför inkomna anmälningar och skickar kopia till SL:s registratur (registrator@sl.se) samt till anmälningsansvarig kontaktperson hos landstinget. Registraturen ska även skicka en mottagningsbekräftelse av anmälan så att det är juridiskt säkerställt när trafik får startas respektive avslutas.
5. **SEKRETESS:** För närvarande råder oklarhet om vilka möjligheter anmälande part har att skydda sin affärsidé (trafikeringsplan) från att bli offentlig handling i samband med anmälan. SL:s policy är inledningsvis, tills frågan prövats juridiskt, att inte lämna ut uppgifter om anmäld trafikering utan att först ha kontrollerat med anmälande part om hur känsliga uppgifterna är.
6. Landstinget/SL ska, om inte förhandsinformation om trafiken erhållits, granska trafikeringsförslaget och meddela den kommersiella aktören eventuella problem som kan uppstå vid start av anmäld trafik. Hur detta ska göras är ännu inte prövat eller formaliserat. Vid många trafikanmälningar kan denna uppgift komma att bli väldigt resurskrävande. Eventuellt bör detta granskningsansvar överföras till den ansökande parten.
7. 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.
8. I samband med trafikanmälan ges information om hur den kommersiella aktören får marknadsföra sig på trafikerade hållplatser. I dagsläget gäller att kommersiella aktörer själva kan få skylta upp hållplatser i enlighet med SL:s skyltprogram, eller köpa tjänsten av hållplatsgruppen på Keolis som är ansvarig för SL:s skyltning.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bilaga 4. Förslag till riktlinjer för kollektivtrafikens utbudsstandard

Landstinget rekommenderar att följande riktlinjer för vissa standardfaktorer följs för den kollektivtrafik som ska upphandlas inom ramen för den allmänna trafikplikten i Stockholms län. Riktlinjerna bygger till stor del på de riktlinjer som SL tillämpar – *Riktlinjer för planeringen av kollektivtrafiken i Stockholms län*, Riplan 2008.

Rekommenderade längsta gångavstånd

Beroende på typ av bebyggelse varierar de längsta gångavstånd mellan bebyggelse och hållplats eller station, som landstinget rekommenderar, mellan 400 meter och två kilometer, se tabell B1.

Tabell B1. Rekommenderade längsta gångavstånd.

Typ av bebyggelse	Avstånd, meter
<i>Bostadshus</i>	
Flerbostadshus med fler än 3 våningar	400
Flerbostadshus med högst 3 våningar	500
Radhus	700
Villor i gruppbebyggelse i tätort	900
Friliggande villor på landsbygd	2 000
<i>Nyetablerade arbetsområden</i>	
Hög arbetsplatstäthet (≥ 1 arbetsplats/25 m ²)	500
Låg arbetsplatstäthet (< 1 arbetsplats/25 m ²)	700

Rekommenderade lägsta turtäthet

De rekommenderade värdena på lägsta turtäthet grundas på SL:s riktlinjer men har skärpts för bland annat radiella och tvärgående resor med stomtrafik, se tabell B2.

Med *dagtrafik* menas trafik kl 05–01, övrig tid utgör nattrafik. *Nattrafik* bör trafikeras med 30 minuters turtäthet där resandeunderlaget är högt, annars med 60 minuters turtäthet eller glesare vid mycket lågt underlag. För *lör- och söndagar* rekommenderas en turtäthet som motsvarar ”mellantrafik” under affärernas normala öppethållandetider. Några riktvärden för helgtrafik anges inte. Helgmorgnar är nattrafiken förlängd till kl 06.

Efterfrågan på *landsbygdstrafik* är begränsad och därför anges inte några riktlinjer för turtäthet. Trafiken bör i första hand anpassas till skolornas arbetsscheman. Det ska finnas minst tre resmöjligheter till kommuncentrum

Datum
2012-02-03

Identitet

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

eller kommundelscentrum per riktning och dygn på vardagar. En förutsättning är att de enskilda turerna har minst tio påstigande. Övrig trafik ska vara samhällsekonomiskt motiverad. Trafiklösningar där linjetrafik samordnas med bland annat skolskjuts och närtrafik bör eftersträvas.

Vid låg efterfrågan kan den verkliga turtätheten understiga ovanstående riktlinjer.

Tabell B2. Rekommenderade lägsta turtätheter.

Område och typ av trafik	Turtäthet i minuter		
	Högtrafik ¹⁾	Mellantrafik ²⁾	Kvällstrafik ³⁾
<i>Stockholms innerstad</i>			
Stomtrafik	7,5	10	15
Kommuntrafik	15	20	30
<i>Stockholms ytterstad (Stockholms ytterstad, Solna, Sundbyberg, Södertälje stad)</i>			
Radiell stomtrafik ⁴⁾	15	20 (30)	30
Tvärgående stomtrafik ⁴⁾	10 (15)	15	15 (30)
Kommuntrafik	20	30	30
Till/från city, hög befolkningstäthet ⁵⁾	15	20	30
<i>Storstockholm (övr. kommuner exkl. Norrtälje, Nynäshamn, Nykvarn, Södertälje landsbygd)</i>			
Radiell stomtrafik ⁴⁾	15	20 (30)	30
Tvärgående stomtrafik	15	15	30
Kommuntrafik	30	60	60
Till/från city, hög befolkningstäthet ⁵⁾	15	30	30
<i>Utanför Storstockholm (Norrtälje, Nynäshamn, Nykvarn, Södertälje landsbygd)</i>			
Radiell stomtrafik	30	60	60
Kommuntrafik i och mellan tätorter	30	60	60
Till/från city, hög befolkningstäthet ⁵⁾	15	30	30

¹⁾ Vardagar 06–09 resp. 15–19

²⁾ Vardagar 09–15

³⁾ Efter 19

⁴⁾ Angivna turtätheter med fet stil anger en skärpning jämfört med SL:s nuvarande riktlinjer som anges inom parentes.

⁵⁾ Gäller när befolkningstätheten överskrider ett visst antal invånare/km². För dessa resor gäller den rekommenderade turtätheten under högtrafik mot city förmiddag och omvänt eftermiddag.

Datum
2012-02-03

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Det ska finnas möjlighet för trafikutövaren att planera trafiken på ett rationellt och flexibelt sätt för att trafiken ska utformas kostnadseffektivt men också för att snabbt kunna anpassa tidtabellen till efterfrågan. Vid hög turtäthet är valet av fordonsslag avgörande, eftersom kapaciteten för olika fordonsslag skiljer sig kraftigt.

Rekommenderade minsta bebyggelseunderlag för minst 30-minuterstrafik

Det bör även finnas ett minsta bebyggelseunderlag för att det ska kunna vara motiverat med minst 30-minuterstrafik. Det minsta bebyggelseunderlag för bostäder och arbetsplatser som landstinget rekommenderar framgår av tabell B3.

Tabell B3. Rekommenderade minsta bebyggelseunderlag för minst 30-minuterstrafik.

Område	Bostäder	Arbetsplatser
Stockholms ytterstad	330–550	670–1 000
Övr. Storstockholm, innerkommuner	400–570	830–1 250
Övr. Storstockholm, ytterkommuner	570–1 000	830–3 000

Rekommenderade högsta värden på trängsel

Trängsel är inget entydligt begrepp. Den upplevda trängseln kan variera kraftigt mellan olika vagnar i samma tåg, mellan turer och mellan olika dagar.

De högsta värden som landstinget rekommenderar för trängsel, uttryckt som utnyttjande av ståplatsutrymme, visas i tabell B4. Värdena, som baseras på SL:s erfarenhet, är tillämpbara i såväl spårtrafiken som i busstrafiken. I nyare trafikavtal ska trafikutövaren planera för att inte överskrida de angivna trängselvärdena.

Tabell B4. Rekommenderade högsta värden för trängsel.

Standardnivå	Utnyttjande av ståplatsyta
God standard	Högst 20 %
Medelgod standard	20–40 %
Låg standard	Mer än 40 %



Datum
2012-02-03

Identitet

Dokumenttyp
Rapport

Handläggare
Anna Pontusson

Version

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3. Samrådsparter – remissutskick regionalt trafikförsörjningsprogram

Samtliga parter på nedanstående lista har deltagit i samrådsprocessen under 2011, förutom Näringsdepartementet, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Swedavia.

Trafikföretag
BEFINTLIGA ENTREPRENÖRER
Arriva Sverige AB
Keolis Sverige AB
Nobina
MTR
Veolia Transport
Stockholmståg
Roslagståg
Stockholms Spårvägar
ÖVRIGA SVERIGE
Bergkvarabuss
Netbuss AB
Buss i Väst
FAC Flygbussarna AB
SamBus AB
Swebus Express AB
SJ AB
Arlanda Express
Svenska Tågkompaniet AB
Svenska Taxiförbundet
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Branschföreningen Tågoperatörerna
Taxi Stockholm
UTANFÖR SVERIGE
Keolis i Frankrike
First Group plc
First Group plc London
Go-Ahead Group plc
Stagecoach



Datum
2011-12-12

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

MTA Bus Company
Deutsche Bahn AG
DSB
National Express
ÖVRIGT
Abellio Scandinavia
A-Train
Arriva Sverige AB
Stockholms Sjötrafik AB
Blidösundsbolaget
Utö Rederi AB

Länets pensionärsorganisationer
PRO
SPF
SPRF
SKPF

Handikapporganisationerna
DHR
HSO
SRF

Länets kommuner
Botkyrka kommun
Danderyds kommun
Ekerö kommun
Haninge kommun
Huddinge kommun
Järfälla kommun
Lidingö stad
Nacka kommun
Norrtälje kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
Salems kommun
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Solna stad
Stockholms stad
Sundbybergs stad
Södertälje kommun
Tyresö kommun
Täby kommun
Upplands Väsby kommun



Datum
2011-12-12

Identitet

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Upplands-Bro kommun
Vallentuna kommun
Vaxholms stad
Värmdö kommun
Österåkers kommun

Angränsande län
Uppsala läns landsting
Landstinget, Sörmland

Resenärsorganisationer
Resenärsforum
Kollektivtrafikant Stockholm

Näringslivsrepresentanter
Svenskt Näringsliv
Handelskammaren

Övriga
Trafikverket
Länsstyrelsen
MÅLAB
KSL
TMR, SLL

För kännedom & ev synpunkter
WÅAB
Näringsdepartementet
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Swedavia