Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-10-08

Trafiknämnden
2018-11-06, punkt 6

Ärende
TN 2015-1721

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut avseende komplettering till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Ärendebeskrivning

Ärendet avser beslut om mindre komplettering av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, efter landstingsfullmäktiges beslut om revidering i oktober 2017.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (LS 2017-0540), kompletterat med föreslagna nya indikatorer (bilaga 1)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna komplettering av antaget Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag.

Förslag och motivering

Bakgrund

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De fastställda målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra regionala aktörers arbete inom området. Målen styr - med utgångspunkten i hållbarhetens tre dimensioner - mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS). Programmet är styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Som regional kollektivtrafikmyndighet reviderar Stockholms läns landsting programmet en gång per mandatperiod. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017 (LS 2017-0540). Landstingsfullmäktige har uppdragit åt trafiknämnden att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (LS 2017-0540).

Överväganden och motivering
Ärendet avser beslut om en mindre komplettering av reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt nedanstående två punkter:

1. Komplettering av basårsmätning och/eller måltal 2020/2030 för tre indikatorer som inte kunde färdigställas inför antagandet i oktober 2017 enligt nedan.

Mål	Fokus-område	Indikator	Komplettering avser	Motivering av måltal
Ökat kollektivt resande	Tryggt	Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik	Måltal 2020: 76% Måltal 2030: 84%	2020: ökning i samma takt som i den allmänna kollektivtrafiken, dvs. +5%. 2030: andelen är densamma som i den allmänna kollektivtrafiken på land och pendelbåtar.
Ökat kollektivt resande	Till-gängligt	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt	Basårsmätning 2018: 71% Måltal 2020: 80%	80 % av bytespunkterna och linjerna kan vara fullt tillgängliga år 2020 inom ramen för beslutade och budgeterade åtgärder.
Smart kollektiv-trafik-system	Miljö-anpassat	Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	Basårsmätning 2016: Totalt antal bostadsfastigheter med uteplatser som kvarstår för åtgärd: ca. 300 st Totalt antal bostadsfastigheter med bostadsrum som kvarstår för åtgärd: ca. 500 st	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.*

*Måltal för indikatorn ”Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor” beslutades i oktober 2017 (LS 2017-0540).

2. Justering av indikatorn för ”Bebyggelsetillskott”, inom målet Attraktiv region, fokusområdena Sammanhållet och Tillväxtskapande, i enlighet med slutgiltig RUFS 2050, då denna är samordnad mellan RUFS 2050 och det reviderade regionala trafikförsörjningsprogrammet. Indikatorn har i RUFS 2050 ändrats mellan samrådsversionen som var aktuell vid start av beredningsgången för revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 och den slutgiltiga versionen för RUFS som beslutades av landstingsfullmäktige i juni 2018 (LS 2015-0084, LS 2018-0279).

	Indikatorns beskrivning	**Basår (2015)**	**Mål 2030**
Samrådsversion RUFS 2050/ beslutat reviderat TFP	Bebyggelsetillskottet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet	50 %	70 %
Slutgiltig RUFS 2050/ förslag på justering i TFP	Bebyggelsetillskottet som tillkommer i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen*	78 %	95 %

* Motsvarar centrala regionkärnan, regionala stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen samt landsbygdsnoder på plankartan för RUFS 2050.

Ekonomiska konsekvenser
De föreslagna kompletteringarna av måltalen för år 2020 i det reviderade regionala trafikförsörjningsprogrammet täcks av åtgärder inom budgeten. Måltalet för trygghet i färdtjänsten för år 2030 kan dock innebära kostnader som i nuläget inte är kända eller budgeterade. Det är i nuläget inte möjligt att göra en djupare kostnadsbedömning eftersom utfallet beror dels på respektive indikators utveckling, dels på vilka åtgärder som vidtas.

Konsekvenser för miljön
Mål och åtgärder för att minska den negativa påverkan på miljön är en viktig del av trafikförsörjningsprogrammet. Kompletteringen av indikatorn ”Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor” med basårsmätningen är en del i detta.

Sociala konsekvenser
Förslaget till komplettering av reviderat trafikförsörjningsprogram innehåller långsiktiga mål samt förslag på åtgärder för att åstadkomma förbättrad kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Stockholms läns landsting

TN 2015-1721

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Dokumenttyp	Fastställd	Giltig till och med
Dokumentnummer 1318455	Fastställd av	Upprättad av
Informationssäkerhetsklass K1	Verksamhetstyp	

Förord

Kollektivtrafiklagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län; i Stockholm är det Stockholms läns landsting. En av landstingets viktigaste uppgifter som kollektivtrafikmyndighet är att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet med långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. I Stockholms län har delaktiga aktörer gemensamt kommit fram till att programmet ska revideras en gång per mandatperiod.

Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram antogs av landstingsfullmäktige 2012. Den handling som du nu läser är den andra versionen av trafikförsörjningsprogrammet. Programmet är brett förankrat med länets kommuner, andra myndigheter, aktörer i angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer genom samråd, en skriftlig remiss och en remisskonferens. En beskrivning av samrådsprocessen och en redogörelse för alla remissinstanser och synpunkter återfinns på landstingets webbplats: www.sll.se.

Ett framgångsrikt genomförande av programmet förutsätter fortsatt dialog och ett aktivt analys- och åtgärdsarbete av såväl landstinget som många andra aktörer.

Jag vill tacka alla som deltagit i framtagandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete för en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Kristoffer Tamsons
Trafiklandstingsråd

Innehållsförteckning

1. Det här är trafikförsörjningsprogrammet 5

2. Behovet av kollektivtrafik i Stockholms län 6
2.1 Dagens kollektivtrafik och resande 6
2.1.1 Stomtrafiken 8
2.1.2 Kompletterande trafik 9
2.1.3 Den storregionala tågtrafiken 9
2.2 Dagens system för information, biljetter och betalning 10
2.2.1 Informationssystem 10
2.2.2 Biljett- och betalsystem 10
2.2.3 Prissättning av färdtjänstresor 11
2.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen år 2030 11
2.3.1 Stockholmsregionen år 2030 11
2.3.2 Långsiktig planering för kollektivtrafiken 12
2.3.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen 2030 13

3. Mål för kollektivtrafiken 2030 14
3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell 14
3.2 Mål och fokusområden 15
3.2.1 Ökat kollektivt resande 16
3.2.2 Smart kollektivtrafiksystem 19
3.2.3 Attraktiv region 21
3.3 Mål för den storregionala tågtrafiken 23

4. Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet 24
4.1 Strategiska förhållningssätt 24
4.1.1 Samverkan 24
4.1.2 Människan i fokus 25
4.1.3 Effektiv resursanvändning 26
4.1.4 Anpassningsförmåga 27
4.2 Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning, barn och äldre 27
4.2.1 Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer 28
4.3 Åtgärder för att skydda miljön 28
4.3.1 Upphandlad kollektivtrafik 28
4.3.2 Miljöåtgärder inom sjötrafiken 29

4.3.3 Miljöåtgärder inom Färdtjänsten 29
4.3.4 Den kommersiella trafikens miljöarbete 29

5. Kollektivtrafikens förutsättningar och ramverk 29
5.1 Kollektivtrafiklagen 29
5.2 Allmän trafikplikt 30
5.2.1 Vad baseras den allmänna trafikplikten på? 31
5.2.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt 32
5.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt 32
5.4 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen 33
5.4.1 Konkurrensneutralt tillträde 34

1. Det här är trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), det vill säga att Stockholmsregionen ska vara *Europas mest attraktiva storstadsregion*.

Målen i trafikförsörjningsprogrammet utgår från de nationella transportpolitiska målen samt från målen i RUFS. Målen är styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både upphandlad och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som kollektivtrafik på vatten. Även taxi omfattas av programmet då taxibolag ges möjlighet att enligt kollektivtrafiklagen bedriva kollektiv linjetrafik- eller anropsstyrd trafik. Landstinget har dessutom ett ansvar för att länet har en tillfredsställande taxiförsörjning. Inom ramen för den särskilda kollektivtrafiken omfattas såväl färdtjänsten som sjukresor.

Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i länet och ansvarar för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet. Innehållet bygger på kollektivtrafiklagens krav och på dialog med berörda kommuner, myndigheter, kollektivtrafikentreprenörer och intresseorganisationer i länet, liksom med kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län. Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen inom länet och över länets gränser som huvudsakligen består av vardagsresande. Berörd trafik över länsgräns består av trafik med buss, regionaltåg och pendeltåg. Programmet ska också redovisa åtgärder för att skydda miljön samt mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning. Därtill ska programmet redovisa färdtjänsttrafikens omfattning och de bytespunkter och linjer som är fullt tillgängliga för alla resenärer. Riksfärdtjänsten omfattas inte då den är ett kommunalt ansvar.

Landstinget har en avgörande roll för genomförandet, bland annat genom att upphandla trafik och genomföra investeringar, men har inte ensamt rådighet över alla de beslut och åtgärder som krävs för att programmets mål ska uppnås. Kommuner och berörda myndigheter har direkt utpekade ansvarsområden medan andra kan bidra genom egna initiativ och åtgärder. I många fall är det avgörande att aktörerna samverkar och söker

helhetsperspektiv. Ett exempel på en uppgift där flera av länets aktörer behöver hjälpas åt är utmaningen att få fler att välja kollektivtrafik istället för egen bil. Förutsättningarna för måluppfyllelse påverkas även av beslut som fattas på nationell och internationell nivå. Det gäller inte minst utformningen av skatter och andra styrmedel som direkt eller indirekt påverkar resande och transporter.

Tidsperspektivet för trafikförsörjningsprogrammet är år 2030. I programmet beskrivs vad som ska uppnås med kollektivtrafiken i länet fram till år 2030. Hur detta ska uppnås återstår för länets aktörer att lösa.

2. Behovet av kollektivtrafik i Stockholms län

Enligt kollektivtrafiklagen ska behovet av regional kollektivtrafik i länet beskrivas i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken utgör en avgörande del av transportsystemet i Stockholms län och är mycket viktig för länets funktion och utveckling. Detta kapitel beskriver dagens kollektivtrafikresande på en övergripande nivå och gör en utblick mot år 2030.

2.1 Dagens kollektivtrafik och resande

Stockholms län har för närvarande en befolkningsökning som ligger på omkring 35 000 – 40 000 invånare per år. Befolkningstillväxten innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under rusningstrafik.

I Stockholms län reser varje dag cirka 800 000 resenärer med allmänna kollektiva transportmedel som tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg eller med den särskilda kollektivtrafiken. Enligt resvaneundersökning, RVU 2015, står kollektivtrafiken under vardagar för ungefär hälften av alla motoriserade resor som görs i länet.

Undersökningen visade också att kvinnor i högre grad reser kollektivt än män, 40 procent jämfört med 30 procent. Resandet med kollektivtrafiken skiljer sig också åt beroende på ålder. Yngre reser mer kollektivt än äldre, vilket illustreras av diagrammet på nästa sida.

Färdmedelsvalet beror till stor del på var i länet man bor. I Stockholms stad, Solna stad och Sundbybergs stad är andelen kollektivtrafikresor betydligt högre än i andra delar av länet, 38 procent jämfört med 29 procent i Danderyds kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Sollentuna kommun, Täby kommun, Huddinge kommun, Nacka kommun och Tyresö kommun och 24 procent i Ekerö kommun, Norrtälje kommun, Sigtuna kommun, Upplands-Bro kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms stad, Österåkers kommun, Botkyrka kommun,

Haninge kommun, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Salems kommun, Södertälje kommun och Värmdö kommun).

Varje vardag görs det i länet cirka 2,8 miljoner påstigningar i tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg. Det dagliga kollektivtrafikresandet är starkt riktat in mot och inom de centrala delarna av länet. Endast en procent av länets invånare pendlar ut från länet.

Sett till antalet påstigande står tunnelbana och buss för det största resandet med 43 procent respektive 39 procent av alla påstigningar. Andelen påstigande i pendeltågstrafiken uppgår till elva procent och på lokalbanorna till sex procent.

Resandet med skärgårdstrafiken är i huvudsak koncentrerat till sommarhalvåret med cirka 11 000 påstigande per vardag och upp emot 20 000 påstigande per dag under vissa veckoslut. En vardag under vinterhalvåret är antalet påstigande i skärgårdstrafiken cirka 2 000.

Vid sidan av skärgårdstrafiken bedrivs även SL:s pendelbåtstrafik, vilken i princip omfattar den sjötrafik som når Stockholms innerstad inom 60 minuter. SL:s pendelbåtstrafik består både av trafiken från skärgården och på Mälaren. Antalet påstigande med pendelbåtstrafiken en vardag under vinterhalvåret uppgår till cirka 5 000, varav hälften på Djurgårdsfärjan. Sommartid kan passagerarantalet på Djurgårdsfärjan uppgå till 25 000 per dag.

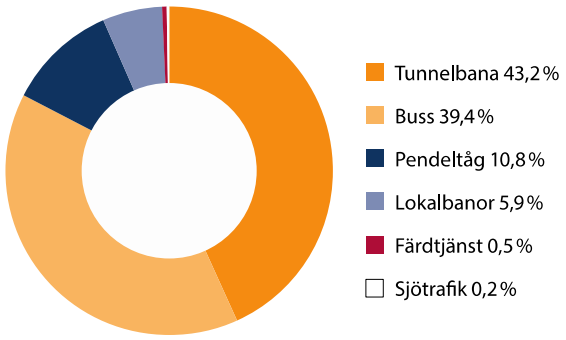
I Stockholms län har drygt tre procent av invånarna tillstånd att resa med Färdtjänsten. Det motsvarar cirka 70 000 personer. Färdtjänstorganisationen utför också landstingets sjukresor i samma resesystem som Färdtjänsten. Varje dag genomför färdtjänstverksamheten, inklusive sjukresor, omkring 10 000 – 13 000 resor med taxi och rullstolstaxi.

Omkring 100 000 personer pendlar med kollektivtrafiken in till Stockholms län från andra län. Det motsvarar drygt åtta procent av dem som arbetar i länet och inpendlingen är en viktig del av kompetensförsörjningen i regionen. Den i särklass största pendlingsströmmen över länsgräns sker mellan Stockholms län och Uppsala län.

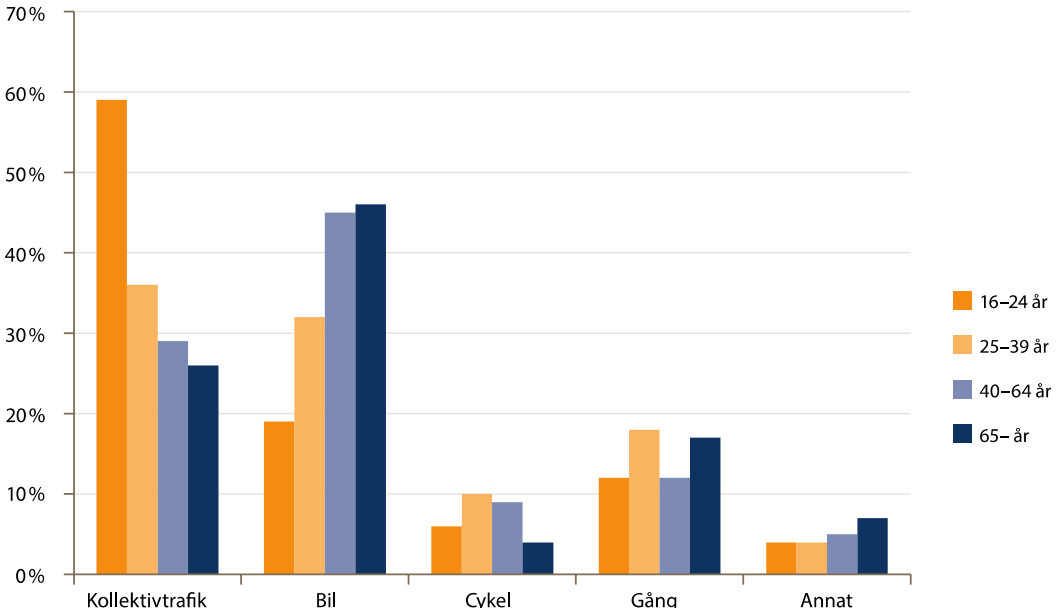
Kommersiell kollektivtrafik är kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den kommersiella kollektivtrafiken i Stockholms län utgörs till största delen av tågtrafik (till exempel Arlanda Express och delar av SJ:s regionaltågstrafik), busstrafik till flygplatser och

hamnar, express- och turistbusstrafik samt sjötrafik i skärgården och i innerstaden.

Påstigande år 2015 en vintervardag
Källa: Fakta om SL och länet 2015



Resultat Resvaneundersökning
Resandet med kollektivtrafiken skiljer sig åt beroende på ålder. Yngre reser mer kollektivt än äldre.
Källa: RVU 2015



2.1.1 Stomtrafiken

Med stomtrafik menas spårtrafik och stombusslinjer, dvs. de busslinjer som trafikeras med blå bussar. Stomnätets grundförutsättning är att linjesträckningar inte ändras mer än i undantagsfall.

Stomtrafiken står för 75 procent av kollektivtrafikresandet och är nödvändig för att länet ska fungera. Den är dessutom viktig för att

marknadsföra kollektivtrafiken. För resenärerna ska stomnätet möjliggöra snabba resor och smidiga byten. Linjerna ska ha en hög tillförlitlighet, vara tydliga och lätta att känna igen.
För regionen innebär stomnätet tvärgående och radiella linjer som förbinder kommuncentra med länets centrala delar utan byten. Nätet kopplar också samman de regionala stadskärnorna.

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

2.1.2 Kompletterande trafik

Stomtrafiken kompletteras idag med lokala linjer och med linjer som ska ge snabba direktförbindelser. Denna trafik är av olika karaktär men syftar i huvudsak till att tillgodose resandet inom respektive kommuns tätbebyggda delar med kommuncentrum. Därifrån nås den övriga regionen via stomtrafiken.

På sträckor med stor andel kollektivtrafikresande som i dag inte ingår i stomnätet verkar landstinget för att skapa tydliga kollektivtrafikstråk. Dessa strategiskt viktiga stråk kan ligga i tätbebyggda områden som närförorterna eller i de regionala stadskärnorna där nya bebyggelsetillskott planeras tillkomma. Genom att peka ut tydliga kollektivtrafikstråk i dessa områden skapas förutsättningar för en bättre anpassning mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.

Det ger även förutsättningar för att öka kollektivtrafikens strukturerande effekt. Med andra ord att kollektivtrafiken skapar tillgänglighet som ger långsiktig påverkan på tillväxt, arbetsmarknad, varumarknad, bostadsmarknad och markanvändning.

2.1.3 Den storregionala tågtrafiken

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

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

2.2 Dagens system för information, biljetter och betalning

År 2016 trädde lagen (2015:953) om stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer i kraft. Genom lagen stärktes resenärernas rättigheter. Lagen omfattar i huvudsak resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss. Bestämmelserna gäller lika oavsett vilket av trafikslagen som används.

Lagen ger resenärerna rätt till reseinformation, bland annat om de trafiktjänster som en transportör erbjuder och om störningar i trafiken. Lagen innehåller också bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter. Vidare ger lagen en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätt att få pengarna tillbaka, om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären.

2.2.1 Informationssystem

Stockholms läns landsting samarbetar med ett stort antal andra offentliga och privata trafikaktörer för att tillhandahålla trafikinformation. Det gemensamt ägda bolaget Samtrafiken AB förvaltar en nationell databas för all kollektivtrafik i Sverige (Resrobot) som möjliggör för resenärer att få trafikinformation för resor mellan destinationer i hela Sverige. Informationen i databasen finns även tillgänglig för marknaden i form av öppna gränssnitt (se www.trafiklab.se).

2.2.2 Biljett- och betalsystem

Stockholms läns landsting samarbetar med andra kollektivtrafikoperatörer – däribland SJ AB, Upplands lokaltrafik, Tåg i Mälardalen och Länstrafiken i Sörmland – för att hantera länsgränsöverskridande biljetter. Genom samarbetet har en viss interoperabilitet mellan olika biljettsystem uppnåtts. Om utbudet av gränsöverskridande biljetter ökar och blir mer komplext behöver dock systemen anpassas bättre för att hantera detta.
Övriga trafikföretag inom länet har helt egna biljett- och betalsystem, det gäller till exempel Arlanda Express, Swebus och Flygbussarna.

2.2.3 Prissättning av färdtjänstresor

Det är landstinget som fastställer grunderna för prissättning av färdtjänstresor. Färdtjänstverksamhetens prissystem följer priset för periodkort i den allmänna kollektivtrafiken vad gäller högkostnadsskydd. En färdtjänstberättigad resenär reser utan ytterligare kostnad också i den allmänna kollektivtrafiken, själv eller med en ledsagare. Sjukresesystemet har ett eget högkostnadsskydd.

Utförlig information om Färdtjänsten finns på www.fardtjansten.sll.se

2.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen år 2030

2.3.1 Stockholmsregionen år 2030

År 2030 beräknas länets befolkning ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner invånare till knappt 2,9 miljoner, vilket innebär en ökning med omkring 32 procent. Antalet invånare över 65 år beräknas öka ännu mer än befolkningen som helhet, från 352 000 år 2015 till 497 000 år 2030, en ökning med 41 procent. Den stora ökningen av antalet äldre kommer att innebära en ökad belastning på färdtjänsten, även om äldre personer förblir friska allt högre upp i ålder och att behovet av färdtjänst sannolikt inträder senare i livet. Utvecklingen kommer att mötas genom fortsatt anpassning av trafikens tillgänglighet.

Befolkningstillväxten är i grunden positiv men den ställer också krav på samhället inklusive på transportsystemets kapacitet. Parallellt sker en mängd andra förändringar som både direkt och indirekt kan förväntas ha betydelse för transportsystemet genom att påverka Stockholmsregionens ekonomiska och sociala utveckling. Klimatförändringarna förväntas bl.a. öka frekvensen av extrema väderhändelser. Ekonomins strukturomvandling pågår kontinuerligt. Den tekniska utvecklingen möjliggör förbättrad information till resenärer och automatisering både av bilar och bussar. Digitala lösningar möjliggör också att privatpersoner hyr, lånar eller byter saker med varandra istället för att själva äga dem; den så kallade delningsekonomin. På längre sikt kan den tekniska utvecklingen möjliggöra kollektiva färdsätt som vi inte känner till i dag.

Det går mot denna bakgrund inte att med större säkerhet förutse var regionen befinner sig 2030 i termer av vare sig livskvalitet eller konkurrenskraft. Utfallet beror inte minst på Sveriges och Stockholmsregionens förmåga att framgångsrikt anpassa sig till det som sker.

Samhällets förändring påverkar direkt och indirekt transportsystemet och människors resmönster. Förutsatt att befolkningen och ekonomin utvecklas

ungefär enligt förväntan, har kollektivtrafikresandet i regionen ökat till år 2030 från dagens omkring 2,8 miljoner påstigande per vardag till 4 miljoner påstigande per vardag år 2030. Det motsvarar en ökning med 43 procent.

2.3.2 Långsiktig planering för kollektivtrafiken

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan i Stockholms län och ansvarar för att ta fram den regionala utvecklingsplanen (RUFS). RUFS ska ligga till grund för landstingets och kommunernas långsiktiga utvecklingsarbete, mellankommunalt samarbete, statliga infrastrukturplaner och regionalt tillväxtarbete. Landstinget arbetar för närvarande med att ta fram en ny regionplan, RUFS 2050, som landstingsfullmäktige planeras anta under 2018.

Utmaningarna enligt RUFS 2050

När Stockholmsregionens vision och mål sätts i relation till förutsättningarna, omvärldens påverkan och bedömningar om framtiden, blir ett antal långsiktiga utmaningar tydliga. Dessa utmaningar är utgångspunkter för planeringen och är centrala för de strategier och åtaganden som presenteras i utvecklingsplanen RUFS 2050.

Utmaning 1 Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.

Utmaning 2 Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.

Utmaning 3 Att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker.

Utmaning 4 Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt.

Utmaning 5 Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.

Utmaning 6 Att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen.

Källa: www.rufs.se

Den framtidsbild och de utmaningar som redovisas i RUFS ligger till grund för landstingets Stomnätsplan. Stomnätsplanen för Stockholms län utgår från resenärens behov och syftar till att ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken skapas i den befintliga bebyggelsens gatunät och i samklang med planeringen för nya utbyggnadsområden. Planen redovisar principer för stomtrafikens utveckling och förslag till ett stomnät som innehåller fler tvärförbindelser än i dag. Stomnätsplanen beskriver både utbyggnader i spårtrafiken och utbyggnader av stombusstrafiken.

Planeringen för den transportinfrastruktur som staten ansvarar för beskrivs i Nationell plan för transportsystemet och i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län.

2.3.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen 2030

Följande avsnitt beskriver översiktligt de investeringar och andra åtgärder som ingår i befintliga planer till år 2030.

År 2030 har kollektivtrafiksystemet stärkts och uppgraderats genom flera stora ersättningsinvesteringar. Röd tunnelbanelinje har eller är på väg att få ett nytt signalsystem som möjliggör automatisk trafikering och Hässelbygrenen på tunnelbanans Gröna linje har rustats upp. Ett antal bytespunkter är ombyggda, däribland Slussen, Brommaplan, Gullmarsplan, Haningeterassen och Södertälje centrum. Utöver detta är ett antal nya depåer för bussar och spårfordon färdigställda. Åretrunttrafiken mellan kärnöar och replipunkter i skärgårdstrafiken har successivt utvecklats.

Tack vare löpande underhåll och uppgraderingar är kollektivtrafikens fordon i gott skick, liksom stationsmiljöerna där såväl underhåll som mindre uppgraderingar och konstnärlig utsmyckning bidrar till att kollektivtrafiken upplevs tillgänglig och trygg. Även depåer har underhållits och uppgraderas successivt för att kollektivtrafikens fordon ska fungera.

År 2030 har kollektivtrafiksystemet också kompletterats med flera nya investeringar. Tunnelbanan är utbyggd till Nacka och Söderort, till Arenastaden och till Barkarby. Byggandet av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö pågår. Tvärbanan har byggts ut till Kista. Byggandet av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Älvsjö. Roslagsbanan har förstärkts genom dubbelspår och arbete pågår med banans förlängning från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-Centralen. I innerstaden kör Spårväg City till T-centralen. Utanför innerstaden har förstärkningar av stombusstrafiken förbättrat tvärförbindelserna. På vägsidan är Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn färdigställda och trafikeras med kollektivtrafik.

År 2030 är kollektivtrafiksystemets olika fordonsslag mer integrerade; bland annat är pendelbåtstrafiken fullt integrerad i den allmänna kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är också mer integrerad i det övriga transportsystemet och en större andel av resorna görs sannolikt med flera transportslag (bland annat tack vare uppgraderade bytespunkter). Cykelparkeringar och infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken ger smidiga bytesmöjligheter, cyklar kan också tas ombord på pendelbåtarna.

År 2030 är det gemensamma regionaltågssystemet i Mälardalen sedan länge infört. Mälarbanans fyra spår mellan Stockholms centralstation och Kallhäll har möjliggjort utökad trafik med pendeltåg och regionaltåg i hela

Mälardalen och relationerna har stärkts mellan länets södra och norra delar liksom mot Arlanda och Uppsala.

3. Mål för kollektivtrafiken 2030

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. En väsentlig del av programmet utgörs av de långsiktiga målen, som ska vara styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Målen är brett förankrade genom samråd och remiss med berörda aktörer inom och utanför länet. Det här kapitlet beskriver målmodellen och hur den är uppbyggd med avseende på vision, mål, fokusområden och indikatorer.

3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets vision är *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion*. Målen i programmet är formulerade för att bidra till uppfyllelsen av visionen, som i sin tur är formulerad för att peka mot visionen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS).

Programmets mål bidrar också till de nationella transportpolitiska målen och till de storregionala målen som är gemensamt formulerade av länen i Stockholm-Mälarregionen.

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – Tillgänglighet – och ett hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa.

Utgångspunkten för målmodellen är hållbar utveckling i tre dimensioner: social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att göra samhället tillgängligt för människor i regionens alla delar. Den bidrar också till människors hälsa genom bland annat minskade utsläpp från kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ger också förutsättningar för ökad fysisk aktivitet i form av kombinationsresor med cykel och gång samt knyter samman promenad- och motionsområden. Dessutom begränsar kollektivtrafiken antalet olyckor i transportsystemet. Kollektivtrafiken bidrar till ekologisk hållbarhet genom att möjliggöra människors tillgänglighet med förhållandevis liten miljöpåverkan. Kollektivtrafiken bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att skapa tillgänglighet till arbete

och utbildning och genom att underlätta för företag att etablera sig och rekrytera. Den bidrar också till transportsystemets robusthet.

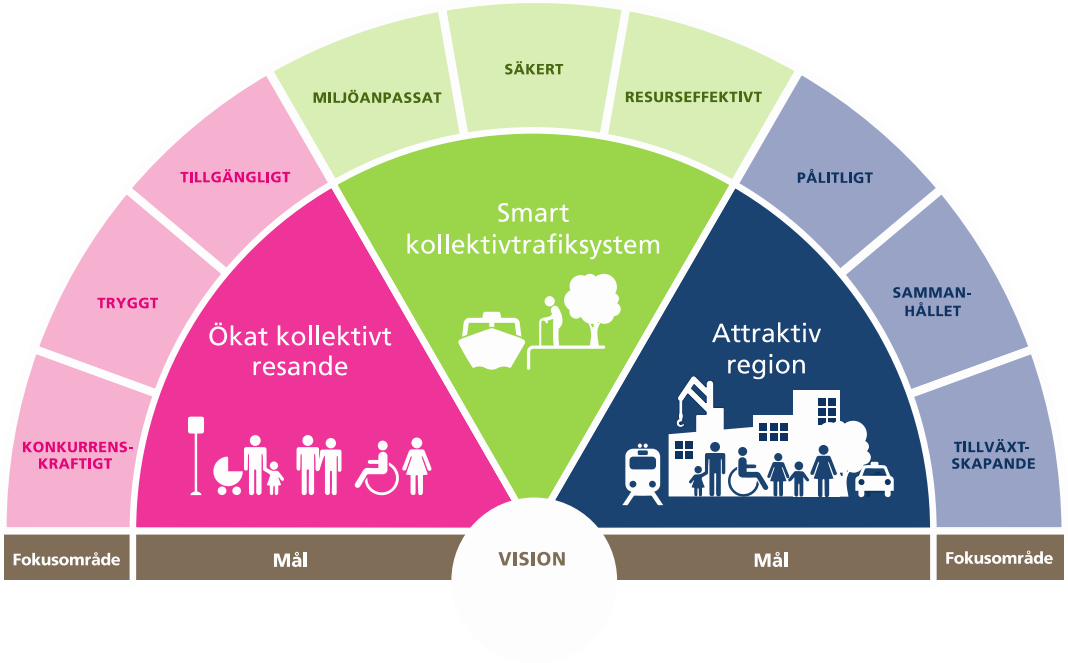
Trafikförsörjningsprogrammet följs upp en gång per mandatperiod inför revideringen. Uppföljningen görs av Stockholms läns landsting, men länets övriga aktörer behöver bidra i uppföljningsarbetet.

Hållbar utveckling
RUFS definition av hållbar utveckling är att säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling.

3.2 Mål och fokusområden

Trafikförsörjningsprogrammet har tre mål: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. Målen beskriver övergripande vad som ska kännetecknas kollektivtrafiken i Stockholms län år 2030. Varje mål preciseras i tre fokusområden. Varje fokusområde kompletteras av en eller flera uppföljningsbara indikatorer. Indikatorerna har måltal specificerade för 2020 och/eller 2030. Syftet med indikatorerna är att ge regionens aktörer en övergripande bild av om kollektivtrafiken i länet utvecklas i önskad riktning.

Trafikförsörjningsprogrammets vision:
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion



3.2.1 Ökat kollektivt resande

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Stockholmsregionen att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna på sikt ska kunna öka. Om fler personer ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt.

Målet *Ökat kollektivt resande* bryts ned i tre fokusområden: *Konkurrenskraftigt, Tryggt, Tillgängligt*. Till fokusområdena finns ett antal indikatorer som beskrivs nedan. Indikatorernas utveckling över tid kommer att ligga till grund för bedömning av om målet uppnås.

Fokusområdet *Konkurrenskraftigt* följs upp genom indikatorerna Kollektivtrafikens marknadsandel, Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik, samt Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik. . Indikatorn Kollektivtrafikens marknadsandel mäts som det totala antalet resor med kollektivtrafik i förhållande till det totala antalet resor med motoriserade fordon i länet. Måltalet är ambitiöst och måluppfyllelse påverkas av åtgärder som vidtas såväl inom som utanför kollektivtrafiksystemet. Indikatorn innebär inte att kollektivtrafikens marknadsandel kan eller bör öka på samma sätt överallt i länet. Beroende på område, dagens marknadsandel, resrelation och syfte varierar potentialen och behovet av ökad marknadsandel. Vilka relationer som är viktigast och var kollektivtrafikens marknadsandel bör och kan öka mest kräver mer detaljerade utredningar och samhällsekonomiska bedömningar.

Det mest övergripande och heltäckande måttet på resenärernas upplevelse av kvaliteten i kollektivtrafiken är andelen nöjda resenärer. Måltalen för indikatorerna om nöjdhet utgår från att den redan höga nivån för andelen nöjda ska bibehållas, trots den utmaning som det innebär att befolkningen ökar kraftigt i regionen och att flera utbyggnadsprojekt kommer att pågå fram till år 2030.

Tabellen på nedan redovisar basår och måltal för 2020 respektive 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdet *Konkurrenskraftigt*.

Fokusområde *Konkurrenskraftigt*			
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Kollektivtrafikens marknadsandel	49 %*	51,5 %	54 %
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik:			

på land och pendelbåtar	78 %	78%	80%
i skärgårdstrafiken	96 %	96 %	96 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	86%	86%	86 %

*) Resvaneundersökning (RVU) 2015. Andelen följs upp vart fjärde år. Nästa undersökning genomförs 2019.

Allmän kollektivtrafik (både upphandlad och kommersiell trafik) är upplåten för allmänheten till skillnad från **särskild kollektivtrafik** som avser färdtjänst och sjukresor, det vill säga kollektivtrafik som kräver särskilt tillstånd för att kunna utnyttjas.

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Faktorer som påverkar resenärernas trygghet är tillgänglighet i och utformning av den fysiska miljön, andra medresenärer, information och personalens närvaro samt oro att utsättas för brott. Dessutom påverkas tryggheten i kollektivtrafiken och i samhället som helhet av samhällsutvecklingen i stort.

Trygghet i kollektivtrafiken definieras av Stockholms läns landsting som resenärensupplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik.

Tabellen på nästa sida visar nuläge och måltal för 2020 respektive 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdet *Tryggt*. Tryggheten i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken omfattar även vistelsen på hållplatser, stationer, bryggor eller på-/avstigning av färdtjänstfordon.

Fokusområde *Tryggt*			
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik:			
på land och pendelbåtar	74 %	79 %	84 %
i skärgårdstrafiken	96 %	96 %	96 %
Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik	71 %	76 %	84 %
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken	67 %	73 %	80 %

En förutsättning för att få fler personer att välja kollektivtrafiken istället för bilen är att de kan och vill resa kollektivt. God tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt. Det bidrar också till att uppfylla målen i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Färdtjänsten är till för dem, som på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken. Den ska bidra till att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt kan bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid.

Fokusområdet *Tillgängligt* följs upp genom en indikator som mäter utvecklingen av andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet.

Fokusområde *Tillgängligt*			
Indikator	**Basår (2018)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt*	71 %	80 %	100 %

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

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
Konventionen antogs av FN:s generalförsamling den 13 december 2006 och öppnades för undertecknande den 30 mars 2007. Den undertecknades då av 82 länder, däribland Sverige. Sedan dess har konventionen undertecknats av ytterligare ett stort antal länder.

Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheter som personer med funktionsnedsättning har enligt de konventioner som redan finns. Den fokuserar på icke-diskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åtnjuta såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Läs mer på www.manskligarattigheter.se.

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär, enligt Stockholms läns landsting, att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:
Planera resan. Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.

Köpa och använda biljett. Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Spärrkiosker och andra försäljnings- och informationsplatser ska gå att hitta samt vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga. Terminaler, stationer, hållplatser, kajer och bryggor ska vara tillgängliga och säkra för resenärer med funktionsnedsättning. Enkla, säkra och trygga byten ska eftersträvas på alla bytespunkter. All möblering och belysning samt vinterunderhåll ska anpassas så att vistelsen och orienteringen underlättas för personer med funktionsnedsättning. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service som erbjuds. Ledsagning ska erbjudas.

Ta del av information. Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.

Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget. Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fartyg eller fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

3.2.2 Smart kollektivtrafiksystem

Med ett smart kollektivtrafiksystem avses ett kollektivtrafiksystem som skapar stor nytta för resenärer och region på ett för samhället kostnadseffektivt sätt. Med kostnader avses såväl kostnader i termer av olyckor, utsläpp och andra negativa miljö- och hälsoeffekter som kostnader för att driva och utveckla kollektivtrafiken. Annorlunda uttryckt innebär smart kollektivtrafik att tillhandahålla kollektivtrafik på ett sätt som hushållar med naturens och samhällets resurser.

Målet *Smart kollektivtrafiksystem* bryts ned i tre fokusområden: *Miljöanpassat*, *Säkert* och *Resurseffektivt*. *Miljöanpassat* och *Säkert* fokuserar på att minska kollektivtrafikens negativa externa effekter. *Resurseffektivt* handlar om kostnaderna för att driva och utveckla kollektivtrafiken. Genom att begränsa dessa kostnader räcker kollektivtrafikens resurser till mer.

Fokusområdet *Miljöanpassat* följs upp genom sju indikatorer.

Fokusområde *Miljöanpassat*			
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**

Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik	82 %	95 %*	100 %
Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %*	100 %
Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	+ 5 % **	10 %*	15 %
Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %*	30 %
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	Totalt antal bostadsfastigheter med uteplatser som kvarstår för åtgärd: ca. 300 st Totalt antal bostadsfastigheter med bostadsrum som kvarstår för åtgärd: ca. 500 st	-	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
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	31 %	50 %	75 %
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	35 %	50 %	75 %

*) För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Stockholms läns landstings miljöprogram 2017–2021.

**) Mellan 2011–2015 har energianvändning per personkilometer ökat. Personkilometer är ett mått på trafikarbetet – antal resenärer multiplicerat med resornas längd.

***) Basår 2016.

Säkert är ett nytt fokusområde i trafikförsörjningsprogrammet och följs upp genom en indikator som mäter antalet omkomna och allvarligt skadade i spårtrafiken. Att indikatorn i nuläget enbart omfattar spårtrafiken beror på att det saknas tillförlitliga uppgifter för buss, sjötrafik och särskild kollektivtrafik. Under den kommande programperioden kommer indikatorn att utvecklas så att den omfattar all upphandlad kollektivtrafik.

Fokusområde *Säkert*			
Indikator	**Basår (2015**)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**

Antalet omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska*	1,53	-	0,765***

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

**) Antal händelser per miljon tågkilometer.

***) Dvs. minskning av 2015 års värde med 50 %.

I en växande region med stora behov och begränsade resurser är god ekonomisk hushållning nödvändig. Resurseffektiva åtgärder behöver prioriteras och det befintliga utbudet behöver kontinuerligt ses över och balanseras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför trafikförändringar. Till exempel kan regionala och lokala satsningar tillsammans öka attraktiviteten i kollektivtrafiken och därmed öka kollektivtrafikens intäkter. Ambitionen är att skattesubventioneringsgraden ska vara omkring 50 procent.

Resurseffektivt är ett nytt fokusområde i trafikförsörjningsprogrammet och följs upp genom två indikatorer som mäter årlig kostnadsutveckling och beläggningsgrad. Den årliga kostnadsutvecklingen ska inte överstiga ökning av index och resandeutveckling tillsammans. Beläggningsgraden är ett mått på i hur stor utsträckning kollektivtrafiksystemet används i förhållande till dess kapacitet. Idag är beläggningsgraden i genomsnitt över dygnet 30 procent i kollektivtrafiken, men varierar kraftigt beroende på tidpunkt, veckodag och geografi.

Fokusområde *Resurseffektivt*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Årlig kostnadsutveckling*	+ 4 %	< (index + resandeutveckling)**
Beläggningsgrad	30 %	≥ 30 %

*) Avser utvecklingen 2011–2015 för köpt trafik i den allmänna kollektivtrafiken på land.

**) Årlig kostnadsutveckling ska inte överstiga ökningen av index och resandeutveckling tillsammans.

3.2.3 Attraktiv region

Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Därmed är kollektivtrafiken en grundläggande del i en attraktiv region och i en hållbar samhällsutveckling.

Målet *Attraktiv region* bryts ned i de tre fokusområdena *Pålitligt, Sammanhållet* och *Tillväxtskapande*. Fokusområdet *Pålitligt* handlar om transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafiken och bygger på samverkan mellan länets aktörer. *Pålitligt* följs upp av indikatorn Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken. Denna indikator speglar invånarnas samlade uppfattning av kollektivtrafiken, till skillnad mot indikatorn till fokusområdet *Konkurrenskraftigt* som följer andelen nöjda resenärer.

Tabellen nedan redovisar nuläge och måltal för 2030 för indikatorn kopplad till fokusområde *Pålitligt*.

Fokusområde *Pålitligt*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken	71 %	75 %

Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem stödjer integrationen genom att knyta ihop olika delar av länet. Fokusområdet *Sammanhållet* följs upp av indikatorn Restidskvot mellan stadskärnor i samma regionhalva. I RUFS 2050 identifieras åtta regionala stadskärnor: Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta.

Fokusområdet *Sammanhållet* följs även upp av en indikator som mäter den andel av bebyggelsetillskottet i länet som tillkommer i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen. Med regionens relativt sett mest tillgängliga lägen avses centrala regionkärnan, regionala stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen samt landsbygdsnoder på plankartan för RUFS 2050. Denna indikator används dessutom för att följa upp fokusområdet *Tillväxtskapande*, då ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem möjliggör exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Nya bostäder och arbetsplatser i sådana lägen innebär att länets befolkning i mindre utsträckning blir beroende av bilen för sina resor.

Vid sidan av den regionala tillgängligheten som följs upp inom fokusområdet *Sammanhållet* är den internationella tillgängligheten också tillväxtskapande. Fokusområdet *Tillväxtskapande* följs därför även upp av en indikator som följer utvecklingen av restidskvoten till Arlanda från de regionala stadskärnorna.

Tabellen nedan redovisar nuläge och måltal för 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdena *Sammanhållet* och *Tillväxtskapande.*

Fokusområde *Sammanhållet* och *Tillväxtskapande*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Bebyggelsetillskottet som tillkommer i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen*	78 %	95 %
Restidkvot mellan stadskärnor på samma regionhalva	mindre än 2,2	mindre än 1,5
Restidskvot mellan regionala stadskärnor och Arlanda	mindre än 1,9	mindre än 1,5

* Motsvarar centrala regionkärnan, regionala stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen samt landsbygdsnoder på plankartan för RUFS 2050.

Vad är restidskvot?
Restidskvoten definieras som förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd resrelation. Restid med kollektivtrafiken är åktid i fordonet plus eventuell bytestid (gångtid och första väntetid är inte inkluderade) medan restiden med bil är hela resan från dörr till dörr.

Restider beräknas mellan centrumpunkterna i respektive regional stadskärna. Centrumpunkterna är följande:

- Centrala regionkärnan: Stockholms central
- Arlanda-Märsta: Märsta station (förutom för restidskvoten till Arlanda då det är Arlanda C)
- Barkarby-Jakobsberg: Barkarby station
- Flemingsberg: Flemingsbergs station
- Haninge: Handens station
- Täby C-Arninge: Täby centrum
- Södertälje: Södertälje centrum
- Kista-Sollentuna-Häggvik: Kista centrum/tunnelbanestation
- Kungens kurva-Skärholmen: Skärholmens centrum/tunnelbanestation

Som regel har den mest tillgängliga platsen i respektive kärna valts ut. Beräkningarna är gjorda för förmiddagens maxtimme, vilket betyder att restiderna (främst med bil) är olika i olika riktningar vilket medför att restidskvoterna också blir olika. Beräkningar har gjorts för ett nuläge (trafiknät enligt 2016) och för år 2030.

3.3 Mål för den storregionala tågtrafiken

Inom ramen för det regionala samverkansprojektet *En Bättre Sits* har aktörer i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro,

Södermanland, Östergötland och Gotland enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen, vilka stämmer väl överens med målen i trafikförsörjningsprogrammet. Målen antogs politiskt i regionen 2006 och reviderades 2012. År 2016 fastställdes även en storregional systemanalys med gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen.

Mål ur En Bättre Sits
Målet är att skapa ett transportsystem ...
... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till
attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen.
... där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
... där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.
Källa: www.malardalsradet.se

4. Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet har tre mål: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. För att målen ska nås förutsätts aktivt åtgärdsarbete av många aktörer, inte minst av landstinget och länets kommuner men också av statliga myndigheter, liksom av privata operatörer. I detta arbete behöver varje enskild aktör analysera och väga åtgärder mot varandra utifrån bedömda effekter och kostnader. Åtgärder behöver prioriteras med hänsyn till andra mål och eventuella målkonflikter inom respektive verksamhet. Följande avsnitt beskriver genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet genom ett antal strategiska förhållningssätt och åtgärder.

4.1 Strategiska förhållningssätt

Samtidigt som genomförandearbetet i hög grad påverkas av förutsättningar, mål och styrning hos respektive aktör behöver ett antal förhållningssätt följas av samtliga aktörer för att programmets mål ska kunna nås:

- Samverkan
- Människan i fokus
- Effektiv resursanvändning
- Anpassningsförmåga

4.1.1 Samverkan

Samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för måluppfyllelse. Ingen aktör har ensam rådighet över de åtgärder som

krävs för att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska kunna nås och vissa mål förutsätter att flera aktörer samordnar sina åtgärder. Ansvarsfördelningen mellan aktörer ska därför definieras och beslutas i respektive projekt.

Samverkan är exempelvis en förutsättning för att nå resultat i de fall där nyttor eller kostnader tillfaller någon annan än den som genomför en åtgärd, som i utvecklingen av stombussnätet och vid tillgänglighetsanpassningar av infrastruktur. Samverkan behöver ske såväl inom regionen som med övriga aktörer i Östra Mellansverige och med aktörer på den nationella nivån för att åstadkomma enkla resor över länsgräns.

Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och har stort ansvar för att bidra till trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse, bland annat genom att kontinuerligt optimera och tillgänglighetsanpassa det befintliga systemet samt genomföra stomnätsplanen och andra planerade satsningar. Landstinget ska arbeta aktivt för att planeringen av kollektivtrafiken sker samordnat med planeringen av markanvändning och bebyggelse.

Kommuner och övriga aktörer ska samtidigt aktivt verka för att kollektivtrafiken utgör utgångspunkten för bebyggelse- och stadsutvecklingen.

4.1.2 Människan i fokus

Planeringen, utvecklingen och driften av kollektivtrafiksystemet ska alltid ske med människan i fokus. Det handlar om ett arbetssätt vid planering och genomförande av åtgärder som tar hänsyn till både befintliga och potentiella resenärer utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Detta ska leda till att kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet till viktiga målpunkter på lika villkor för alla som bor och vistas i regionen.

Landstinget och de övriga aktörerna inom länet ska säkerställa jämlikhet mellan olika grupper i samhället vid planering, utveckling och drift av kollektivtrafiksystemet. Det handlar bland annat om att aktivt arbeta för att alla grupper, inte minst barn, äldre, resenärer med funktionsnedsättning och invånare med olika bakgrund kommer till tals i planeringsprocessen. Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i länet och en förbättrad och väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till ökad jämlikhet genom att den erbjuder ökad tillgänglighet till utbildning, arbetsplatser och service för olika grupper och geografiska områden.

Planeringen och driften av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till att resan från dörr till dörr – *hela resan* – ska fungera och upplevas enkel, oavsett byten på vägen och oavsett hur resenären kombinerar färdmedel. Graden av samplanering av kollektivtrafik och bebyggelse påverkar hur resan upplevs, liksom samordning av tidtabeller, biljettsystem och information såväl före som under och efter resan. Även utformning av fordon och fartyg, samt gestaltningen av hållplatser och stationsmiljöer har stor betydelse.

4.1.3 Effektiv resursanvändning

Behoven av kollektivtrafik i länet är avsevärt större än de resurser som ansvariga aktörer har tillgång till. Därtill ska resurserna fördelas på många angelägna områden, inklusive bostadsförsörjning, skola, sjukvård och omsorg. Av goda skäl ställs krav på offentlig verksamhet att ha en ekonomi i balans och att använda resurser effektivt. Effektivitet är dock ett komplext begrepp som är utmanande att nå i praktiken. Resurseffektivitet kan beskrivas som att måluppfyllelse ska nås utan att mer resurser än nödvändigt förbrukas. Resurser avser kostnader i budget, men också samhällsekonomiska kostnader som tidsåtgång och miljöpåverkan.

Hög resurseffektivitet i kollektivtrafiken förutsätter att insatta resurser används till produktion av kollektivtrafik av hög kvalitet, mätt exempelvis i nöjdhet, på så sätt att trafikförsörjningsprogrammets mål uppnås så långt som möjligt. För att uppnå det är det nödvändigt att arbeta systematiskt med att identifiera vilken åtgärd som är mest resurseffektiv i termer av nyttor och kostnader för att möta det aktuella behovet. Som grundprincip bör det befintliga systemet kontinuerligt optimeras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Det görs i ett första steg genom underhåll och åtgärder som påverkar när och hur människor väljer att resa, exempelvis genom information och justeringar i trafikering. I ett andra steg väljs trimningsåtgärder och reinvesteringar som ger ett effektivare utnyttjande och möter förändrade krav på systemet. När det inte räcker genomförs begränsade ombyggnadsåtgärder. Först då andra möjligheter är uttömda tillförs ny kapacitet i termer av ny infrastruktur eller nya linjesträckningar. I många situationer kan det vara resurseffektivt att genomföra flera typer av åtgärder, men ombyggnad och ny kapacitet ska inte vara förstahandsvalet. Detta kallas fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen för resurseffektivitet vid åtgärdsval



4.1.4 Anpassningsförmåga

I ett system med god anpassningsförmåga, det vill säga ett system som klarar påfrestningar och har god förmåga till återhämtning, kan justeringar göras resurseffektivt i takt med att efterfrågan eller tillgängliga resurser förändras, även om det sker snabbt. Det kan exempelvis handla om klimatanpassning av anläggningar och kollektivtrafiksystemet. Där så är möjligt bör kollektivtrafikens aktörer därför välja flexibla lösningar som går att skala upp och ned utifrån behov. Kollektivtrafikens aktörer bör också sträva efter, att uppnå innovativa lösningar men på så sätt att teknikinlåsning undviks.

Kollektivtrafikens aktörer behöver kontinuerligt arbeta riskförebyggande i såväl planering som utveckling och drift av kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om riskförebyggande förhållningssätt vid upphandling av tjänster och varor och ett ansvarstagande förhållningssätt i leverantörsled. Landstinget och berörda aktörer i länet ska samarbeta för att uppnå förbättrad säkerhet och ha förmåga att hantera kritiska situationer ändamålsenligt och effektivt.

4.2 Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning, barn och äldre

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. I landstingets Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) fastställs tillgänglighetskrav för samtliga miljöer inom land- och sjötrafik. Riktlinjerna innehåller minst lagkrav men många krav är starkare. En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig och användbar för alla resenärer är att de aktörer som är ansvariga för resans olika delar samverkar och agerar.

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

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

Idag finns det brister i tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet, särskilt i samband med ny- och ombyggnationer. Eftersom Stockholms län expanderar kraftigt och många ny- och ombyggnationer kommer att ske framöver är det av största vikt att tillgängligheten säkerställs i samband med dessa arbeten.

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

Att stora bytespunkter inom land- och sjötrafiken upplevs enkla och trygga är en förutsättning för att resenärer ska kunna genomföra resan från påstigningspunkt till destination. De hundra största bytespunkterna för land- och sjötrafik har inventerats ur ett tillgänglighetsperspektiv. Inventeringen tillhandhålls såväl digitalt som genom SL:s och Waxholmsbolagets kundtjänst.

4.3 Åtgärder för att skydda miljön

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla åtgärder för att skydda miljön. Dessa åtgärder faller inom målet *Smart kollektivtrafiksystem* som bryts ned i trefokusområden: *Miljöanpassat, Säkert* och *Resurseffektivt*. *Miljöanpassat* och *Säkert* fokuserar på att minska kollektivtrafikens negativa externa effekter. Följande avsnitt beskriver ett antal åtgärder som genomförs inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet för att skydda miljön.

4.3.1 Upphandlad kollektivtrafik

Sedan 2015 arbetar landstingets verksamheter utifrån ett gemensamt miljöledningssystem och är certifierat enligt ISO 14001. Miljömål för den upphandlade kollektivtrafiken är därtill beslutade i landstingets miljöprogram och omfattar för närvarande följande aspekter:

- Kollektivtrafikens marknadsandel (ökat resande).
- Utsläpp till luft från trafiken (ökad användning av förnybara drivmedel).
- Kollektivtrafikens energianvändning (energieffektivitet och ökad användning av förnybar energi).
- Utsläpp av miljö- och hälsofarliga kemikalier (minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll).
- Minskad klimatpåverkan från landstingets tjänsteresor.

År 2016 drevs 99 procent av bussflottan i SL-trafiken med förnybara drivmedel, dvs. etanol, biogas och biodiesel (rapsmetylester, RME och HVO).

Landstinget bedriver ett systematiskt arbete för att minska bullret från upphandlad kollektivtrafik på land och vatten, både genom att delta i

samhällsplaneringen och genom tekniska lösningar vid källan – anläggningar, fordon och fartyg.

4.3.2 Miljöåtgärder inom sjötrafiken

Inom miljöområdet arbetar landstinget 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. S.k. Ecodrivning tillämpas för att i möjligaste mån minska bränsleförbrukningen. Katalysatorer har installerats på fartygens motorer för att minska utsläppen av kväveoxider och krav på bästa motorteknik ställs när motorer byts ut.

4.3.3 Miljöåtgärder inom Färdtjänsten

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

4.3.4 Den kommersiella trafikens miljöarbete

Inom den kommersiella trafiken ansvarar respektive företag självt för att följa gällande lagar och regler på miljöområdet.

5. Kollektivtrafikens förutsättningar och ramverk

Förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken regleras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, kallad kollektivtrafiklagen. Detta avsnitt beskriver kollektivtrafiklagen, allmän trafikplikt och konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafiken.

5.1 Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen reglerar den regionala kollektivtrafiken. Syftet med lagen är att öka utbudet och resandet, förbättra samordningen med annan samhällsplanering, förbättra den politiska styrningen samt att göra den mer strategisk.

Kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell, och möjliggör fri etablering av kommersiell kollektivtrafik i Sverige. Kommersiella bolag som vill driva kollektivtrafik ska anmäla detta hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län finns tillgängliga på landstingets webbplats www.sll.se.

Kollektivtrafiklagen, som baseras på EU:s kollektivtrafikförordning, innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet samt för att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I Stockholms län är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. Landstingsfullmäktige har uppdragit åt trafiknämnden att utföra landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet, förutom att anta trafikförsörjningsprogrammet som görs av landstingsfullmäktige. Trafiknämndens roll är att på uppdrag av landstingsfullmäktige ansvara för kollektivtrafiken på land, till sjöss och för personer med funktionsnedsättning. Nämnden har det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafiktjänster, samt för att följa upp verksamheten.

Kollektivtrafik – ”Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” enligt artikel 2, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet ingår även taxi i detta begrepp.

5.2 Allmän trafikplikt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör grund för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten, det vill säga den trafik som kollektivtrafikmyndigheten bedömer behöver upphandlas. Kollektivtrafikmyndigheten ska göra en noggrann bedömning av vilken trafik som samhället ska ansvara för om målen i trafikförsörjningsprogrammet ska kunna uppfyllas. Beslutet om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. Inför beslutet ska samråd hållas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får upphandla kollektivtrafik först när ett beslut om allmän trafikplikt är fattat och då endast utifrån vad som anges i det beslutet. Annonsering om att upphandling ska påbörjas måste ske ett år i förväg. Ett företag som avser att bedriva kommersiell trafik ska anmäla detta till kollektivtrafikmyndigheten. Detsamma gäller när ett företag avser upphöra med trafiken.

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

Sedan marknadsöppning har den kommersiella kollektivtrafiken endast ökat marginellt i omfattning. Mot bakgrund av detta, samt utifrån genomförd marknadsanalys år 2012, är landstingets bedömning att den upphandlade kollektivtrafiken fortsatt behöver vara väl utbyggd.

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

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

5.2.1 Vad baseras den allmänna trafikplikten på?

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

För den upphandlade trafiken inom länet gäller riktlinjer för olika standardegenskaper som landstinget bedömer vara lämpliga. Mer detaljerade uppgifter om exempelvis rekommenderade riktlinjer för gångavstånd, turtäthet och trängsel återfinns i landstingets Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan).

Landstinget anser att kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt ska karakteriseras på följande sätt:

- Kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering. Därigenom erbjuder kollektivtrafiken hållbara resor som under en avtalad tid är garanterade av landstinget.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda förbindelser till och från viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor samt målpunkter i angränsande län.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda möjlighet att kunna nå hela länet i ett sammanhängande trafiksystem där trafiken är planeringsmässigt integrerad och omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem.
- Den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Detsamma gäller bytespunkter och hållplatser. Den upphandlade trafiken ska fortsätta att hålla en hög miljöprofil.

- I RUFS 2010 har 13 kärnöar identifierats som bedöms ha långsiktig utvecklingspotential och tillräckligt befolkningsunderlag för exempelvis skola och livsmedelsbutik: Arholma, Tjockö, Ingmarsö, Tynningö, Ramsö, Svartsö, Gällnö, Stora Möja, Runmarö, Sandön, Nämdö, Ornö, Utö. Nio särskilt utpekade bytespunkter mellan land- och sjötrafik, så kallade replipunkter, har identifierats. Standarden för trafik till kärnöar anges i RUFS och innebär en ambition om minst två turer från kärnö till replipunkt på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll samt en senare kvällstur under en vardag per vecka.
- Länsöverskridande regional buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande ingår i den regionala kollektivtrafiken och kan därför omfattas av allmän trafikplikt. Innan länsöverskridande kollektivtrafik beläggs med allmän trafikplikt måste bland annat överenskommelser om omfattning av trafiken och finansiering nås mellan de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

5.2.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt

Landstingets utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång och erbjuder en möjlighet att möta resbehov hos invånarna i den växande Stockholmsregionen. Därför är det viktigt att den upphandlade och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna.

Landstingets ambition är att i samverkan med kommersiella aktörer utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik, om gemensamma förutsättningar för detta finns.

Den kommersiella kollektivtrafiken bedöms vara inriktad mot speciella marknadssegment och kommer även fortsatt huvudsakligen fylla rollen som ett komplement till den upphandlade kollektivtrafiken. Idag finns kommersiell kollektivtrafik till flygplatser och färjeterminaler. Nya marknadsnischer som bedöms kunna vara attraktiva för kommersiell kollektivtrafik kan exempelvis vara särskilda arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, samt kollektivtrafik till handelsplatser och resmål inom besöksnäringen.

5.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska klargöra under vilka förutsättningar kollektivtrafik ska kunna bedrivas på kommersiell grund. Dessa förutsättningar sammanfattas i följande punkter:

- Regler och rutiner för anmälan och avanmälan av kollektivtrafik i Stockholms län har utformats i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter.

- Register över anmäld och avanmäld trafik för att upprätthålla en aktuell bild av den trafik som utövas i länet på kommersiell grund har upprättats från och med 1 januari 2012.
- Från och med den 1 januari 2012 har kommersiella trafikföretag tillgång till ett för all regional kollektivtrafik gemensamt informationssystem enligt kraven i de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat.
- Kommersiella trafikföretag ska så långt det är möjligt få tillträde till den berörda infrastrukturen på konkurrensneutrala villkor.

5.4 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen

Hittills har utvecklingen av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län varit begränsad, och till största delen utgjorts av sådan trafik som fanns redan innan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012. Då det kommersiella utbudet inte har ökat i någon större omfattning har inte heller ett färdigt regelsystem för konkurrensneutralt tillträde tagits fram. Detta kapitel redovisar principiella ställningstaganden som, om antalet förfrågningar påtagligt ökar, kommer att ligga till grund för framtagande av mer detaljerade förutsättningar för tillträde. Kapitlet bygger på intentionerna i den branschgemensamma vägledningen för tillträde till hållplatser och bytespunkter.

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

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

Landstinget kan dock ha funktioner på allmän platsmark som kan vara av intresse för en kommersiell aktör att använda, såsom väderskydd, hållplatsstolpar, yta för information i kundmiljöer med mera. Dessa är

tillgängliga även för kommersiella aktörer, och ska fördelas i enlighet med grundförutsättningarna nedan.

5.4.1 Konkurrensneutralt tillträde

Anläggningar som behövs för att bedriva kollektivtrafik
De anläggningar som behövs för att bedriva kollektivtrafik i Stockholms län har olika huvudmän. Detta utgör en grundförutsättning för hur ett konkurrensneutralt tillträde kan möjliggöras.

- För pendeltåg gäller att dessa körs på statlig infrastruktur. För att få rätt att nyttja infrastrukturen söks tågläge hos Trafikverket för framförande av tågen.
- Stockholms läns landsting äger ett fåtal pendeltågsstationer, och förvaltar och underhåller den övervägande delen av övriga pendeltågsstationer genom långsiktigt avtal med Trafikverket.
- Stockholms läns landsting äger och förvaltar spårinfrastruktur i form av tunnelbana, lokalbanor och spårväg. Landstinget bedömer att kommersiella trafikföretag inte ska ges tillträde till denna infrastruktur.
- För vägburen kollektivtrafik gäller att det kommunala och statliga vägnätet används för framförandet av fordonen. Landstinget förvaltar vissa anläggningar vid hållplatser, bryggor, färjelägen och stationer i form av exempelvis destinationsskyltar och väderskydd.

System för konkurrensneutralt tillträde
Landstinget ska ha utvecklade processer och principer för tillträde till och prissättning av olika funktioner i kollektivtrafiksystemet. Den egendom som landstinget förfogar över såsom väderskydd, hållplatsstolpar, ytor för information med mera bör vara föremål för konkurrensneutralt tillträde. Landstinget anser vidare att tillträde till sådana funktioner, samt tillhörande administrativa följder, ska kunna avgiftsbeläggas.

Det är varken möjligt eller önskvärt att formulera dessa principer för alla tänkbara situationer som kan komma att uppstå. I stället vill landstinget ge olika aktörer möjlighet att pröva sig fram och hitta nya lösningar. Landstingets trafiknämnd kommer att hantera frågor vartefter de uppstår, med nedan beskrivna principer som grund. Fördelningen av hållplatslägen samt, i tillämpbara fall, avgiftssättning görs i enlighet med följande grundprinciper:

- Principerna ska så långt som möjligt gälla lika för alla kollektivtrafikslag.
- Fördelning av tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur och funktioner ska göras med hänsyn till trafikens karaktär för att skapa bästa samhälls- och kundnytta samt effektiva fordonsrörelser.
- Om en kommersiell operatör söker och får tågläge av Trafikverket för pendeltåg i regional kollektivtrafik ska tillstånd även sökas hos

landstinget för att få angöra pendeltågsstationerna, varvid ett system för stationsavgifter skulle behöva tas fram.
- Fördelning av stoppställen ska ske utifrån hur trafiken styr mot målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stoppställen på särskilda framkomlighetsstråk förbehålls likartad trafik, det kan till exempel handla om stråk som trafikeras av både buss- och spårvägstrafik.
- För tillträde till infrastruktur och funktioner på kvartersmark tas avgift ut i enlighet med en taxa, som ska vara baserad på självkostnad för landstinget och likställighet mellan olika trafikoperatörer.
- Det finns stråk och platser relevanta för kollektivtrafiken där hög belastning är ett faktum. För dessa stråk och platser behöver avvägningar och prioriteringar göras.
- Stomtrafikens funktionalitet samt kollektivtrafikens övergripande samhällsnytta kommer att behöva vägas in vid bedömningar.
- För sjöburen kollektivtrafik ska samma grundläggande principer gälla som för övriga trafikslag. Här kan dock särregler komma att behövas för olika linjer, beroende på vilka bryggplatser som ska angöras och ägarförhållandena för dessa.
- Nya väderskydd, som landstinget ansvarar för, är endast aktuella där upphandlad trafik finns.

Delar av kollektivtrafiksystemet som bör hållas utanför konkurrensneutralt tillträde

Stockholms läns landsting anser att funktioner som trafikledning, signalprioritering med tillhörande fordonsutrustning och biljettsystem inte bör vara föremål för konkurrensneutralt tillträde eftersom detta skulle få långtgående strukturella konsekvenser. Vad gäller informationssystem anser landstinget att Samtrafiken AB:s nationella databas för all trafik i Sverige är bäst lämpat för att hantera den samlade mängden kollektivtrafikinformation.