



SÖRMLANDS REGIONALA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM



Innehåll

Sammanfattning.....	5
Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut riktningen för kollektivtrafiken.....	6
Kollektivtrafiken lägger grunden för utveckling av ett hållbart samhälle....	8
Nationella, storregionala, regionala och lokala mål	9
Sörmland idag	11
Dagens trafiksystem	11
Kollektivtrafikens marknadsandel	16
Sörmland och omvärlden.....	17
Befolkning, sysselsättning och bebyggelse.....	17
Resbehov.....	18
Framtidsspaning	21
Målmodell för kollektivtrafiken i Sörmland – vision, mål och strategier ...	23
Funktionell kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling	25
Attraktiv kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet.....	26
Effektiv kollektivtrafik som är hållbar och samordnad.....	27
Tillgänglig kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter	28
Framtida kollektivtrafik – strategier för att nå målen.....	30
Stärka storregionala samband, utveckla stadsstråk.....	31
Innovativa lösningar	35
Fokus på tillgänglighet och effektivitet.....	38
Finansiering	40
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	42
Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt	45
Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland.....	48
Uppföljning av funktionell kollektivtrafik	48
Uppföljning av attraktiv kollektivtrafik.....	50
Uppföljning av effektiv kollektivtrafik.....	51
Uppföljning av tillgänglig kollektivtrafik.....	52

FÖRORD

2030 – i en framtid när fossilfria självkörande fordon sannolikt är en vanlig syn på våra gator, hur kommer kollektivtrafiken i Sörmland att se ut då? Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut långsiktiga mål och anger inriktning för framtidens kollektivtrafik. Helt enkelt ett underlag för att kunna göra de vägval som behöver göras för att skapa en attraktiv regional kollektivtrafik under det kommande decenniet.

Många sörmlänningar reser kollektivt men vi vill att fler ska göra det. Då minskar belastningen på miljön och trängseln i våra tätorter. Undersökningar pekar också på att kollektivtrafikresande är gynnsamt för folkhälsan och säkerheten.

Utvecklingen av Sörmland gynnas i stor utsträckning av en punktlig kollektivtrafik med bra utbud av hög kvalitet. Bra kollektivtrafik skapar en större rörlighet som underlättar för invånarna att pendla till arbete och skola. Då skapas en region där företag och organisationer får lättare med kompetensförsörjningen – och där samhället påverkas i en positiv riktning då invånare har lätt att besöka vänner och delta i samhällslivet.

Planen under åren som kommer är både att utveckla befintlig trafik och etablera ny som speglar hur vi rör oss i samhället. Med ett modernt biljettsystem, tydliga biljettalternativ och korrekt trafikinformation väljer fler resenärer att lösa sitt mobilitetsbehov genom delade resurser. Fler resenärer ger en bättre kollektivtrafik – som gör att det går att leva, växa och verka i hela Sörmland.



Monica Johansson

Ordförande
Kommunalförbundet
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

SAMMANFATTNING

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är regional kollektivtrafikmyndighet i Sörmlands län och har politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling i Sörmland. Programmet är tillsammans med kollektivtrafikmyndighetens treårsbudget det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Mål för kollektivtrafiken

Visionen för Sörmlands kollektivtrafik är Leva, Växa, Verka, och övergripande målet är Kollektivtrafik för tillväxt och utveckling. Utifrån detta har fyra funktionsmål identifierats, inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030.

- Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling
- Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet
- Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad
- Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter

Strategier för att nå målen

För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Följande strategier är inriktningar i detta arbete. Flera av strategierna har effekt på mer än ett funktionsmål.

- Stärka storregionala samband, utveckla stadsstråk
- Innovativa lösningar och kunskap
- Fokus på tillgänglighet och effektivitet

Kollektivtrafikens utveckling

De långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och det är angeläget att formulera ambitioner för ett längre tidsperspektiv. För Sörmlands län består utmaningarna främst i att stärka kopplingarna till tillväxtområden i omkringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft.

Utvecklingen av trafiksystemet utgår från den regionala tågtrafiken som successivt kommer byggas ut under programperioden. Färdigställandet av ett antal stora infrastrukturprojekt ger nya förutsättningar för en mer robust, tätare och delvis snabbare trafik: Citybanan genom Stockholm, dubbelspåret vid Strängnäs på Svealandsbanan och Ostlänken, med ny järnvägssträckning mellan Järna och Linköping.

Busstrafiken utvecklas ytterligare utifrån befintlig struktur där grundprincipen är att det regionala stornätet trafikeras över hela trafikåret med ett stabilt basutbud över hela trafikdygnet. Ett särskilt fokus läggs på kollektivtrafik som verktyg för stadsutveckling. Trafiksystemet behöver också ge möjlighet till enkla och samordnade resor, inte bara med byten mellan buss och tåg, utan också med bil, cykel och gång.

Den särskilda kollektivtrafiken ska utvecklas så att alla som har rätt till särskild kollektivtrafik ska kunna ta del av den, samtidigt som en fortsatt utvecklad och tillgänglig allmän kollektivtrafik ska vara ett självklart alternativ för äldre och för resenärer med funktionsnedsättning. Ökad samordning mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken leder till ökad effektivitet och förbättrad tillgänglighet.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut riktningen för kollektivtrafiken

Enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ska det i varje län det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har det politiska och ekonomiska ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland. Kollektivtrafikmyndigheten är organiserad som ett kommunalförbund med Landstinget Sörmland och länets nio kommuner som medlemmar. Kollektivtrafikmyndigheten använder Sörmlandstrafiken som varumärke för den upphandlade, regionala busstrafiken.

Kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lagstiftning upprätta ett trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet anges den politiska visionen och mål för framtidens kollektivtrafik, vilket medför att målen är formulerade på en övergripande nivå. I programmet anges också strategier som visar på vilka sätt kollektivtrafikmyndigheten ska arbeta för att nå målen. Detaljerade beskrivningar av vilka praktiska åtgärder och aktiviteter som ska vidtas ligger utanför programmet. Det görs istället i årliga verksamhets- och handlingsplaner.

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

Tidsperspektivet för trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig fram till år 2030. Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att programmet ska revideras en gång under varje mandatperiod, det vill säga vart fjärde år.

Programmets disposition

Kapitel 2 beskriver hur kollektivtrafikens utveckling förhåller sig till nationella, regionala och lokala mål. I kapitel 3 och 4 ges en beskrivning av nuläget och motiv till valen av mål och strategier. Huvudkapitel är kapitel 5-7 där vision, mål och strategier för kollektivtrafiken beskrivs. I kapitel 8 beskrivs inriktning och mål för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna utnyttja kollektivtrafiken på lika villkor som alla andra. I kapitel 9 beskrivs processen för allmän trafikplikt och det konkurrensneutrala tillträdet till marknaden. En mer detaljerad beskrivning av uppföljning av målen ges i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*. I dokumentet används fortsättningsvis genomgående förkortningen SKTM för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.



Kollektivtrafiken lägger grunden för utveckling av ett hållbart samhälle

Hållbar samhällsutveckling innefattar tre ömsesidigt beroende dimensioner: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet (Figur 1).

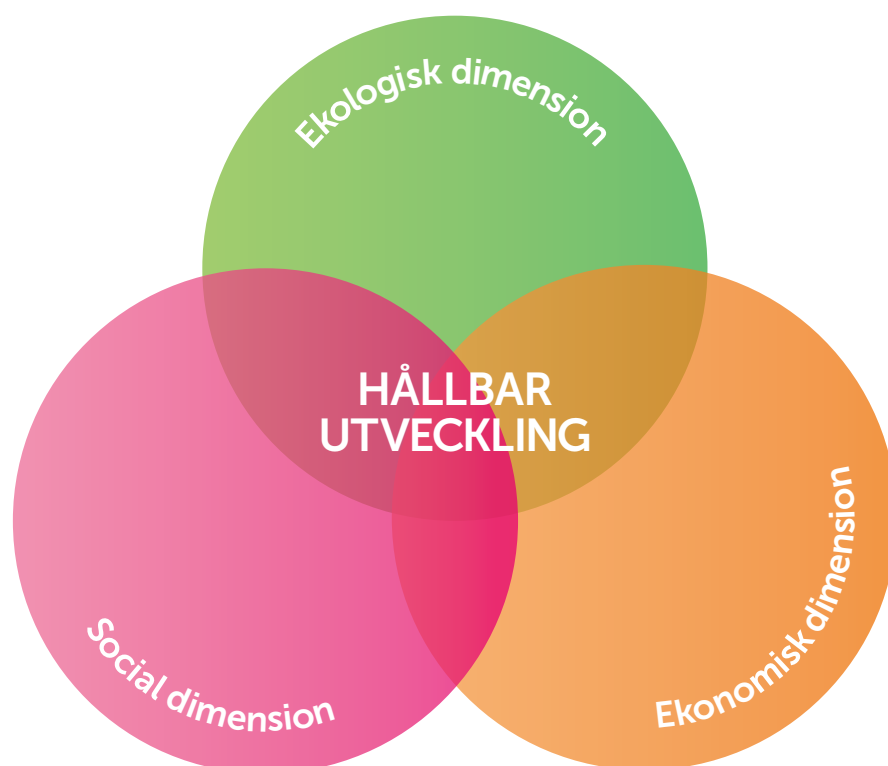
En väl utbyggd regional kollektivtrafik bidrar starkt till utveckling av ett långsiktigt hållbart samhälle. Ur ett kollektivtrafikperspektiv kan de tre dimensionerna se ut på följande sätt.

Den ekologiska dimensionen: Kollektivtrafiken garanterar tillgänglighet till olika samhällsfunktioner på ett effektivt sätt, vilket medför en begränsad miljöpåverkan. Exempelvis begränsas den markyta som krävs för persontransporter och vägslitaget minskar.

Den ekonomiska dimensionen: Kollektivtrafiken

skapar tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlättar för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt säkrar möjligheter att leva och verka i länets olika delar.

Den sociala dimensionen: Kollektivtrafiken bidrar genom att ge människor tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter utan att detta kräver tillgång till egen bil. Det främjar jämlikhet, jämställdhet och integration. Den bidrar också till att trafiksäkerheten ökar och till de nationella folkhälsomålen Delaktighet och inflytande i samhället, Ekonomiska och sociala förutsättningar, Barns och ungas uppväxtvillkor och Fysisk aktivitet.



Figur 1. Illustration av det klassiska synsättet på hur hållbar utveckling kommer till stånd när samtliga dimensioner är i fas med varandra, vilket representeras av den överlappande ytan i centrum (Boverket, 2015).

Nationella, storregionala, regionala och lokala mål

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet har därefter preciserats i ett funktionsmål som handlar om tillgänglighet och jämställdhet, samt ett hänsynsmål som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och att kollektivtrafiken ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till förbättrad hälsa.

Storregionala utvecklingsmål

De storregionala målen är att skapa ett transport-system där:

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

Storregionen består av sju län, Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, som samarbetar i infrastruktur- och transportfrågor inom ramen för En bättre sats. Mälardalsrådet, en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälardalsregionen, koordinerar arbetet.

En ny regional systemanalys togs fram 2016. Där har en utvecklingsstrategi för regionens transport-system slagits fast. Föreslagna åtgärder sorteras in under fem strategier: styr mot beteendeförändring, ställ om fordonsparken, återställ funktionalitet, förbättra prestanda, samt öka kapaciteten. Systemanalysen utgör underlag när de långsiktiga transportplanerna på nationell och regional nivå tas fram.

Regionala utvecklingsmål

Det regionala utvecklingsarbetet i Sörmland styrs av visionen "Leva, växa, verka". Under visionen anger Sörmlands regionala utvecklingsprogram, Sörmlandsstrategin, fyra mål med tillhörande strategier.

- I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens
- Sörmland har starka samband med omvärlden
- Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv
- Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer

Med rätt inriktning för den framtida kollektivtrafiken kan den bidra till att utvecklingen leder mot målen.

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

Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla de regionala och lokala stråken och till att stärka utvecklingskraften i delregionala centra och lokala orter. Kollektivtrafiken möjliggör också bebyggelseutveckling även utanför de mest expansiva delarna av regionen.

Kollektivtrafiken stärker det regionala innovations-systemet genom att underlätta samverkan mellan regionens innovationsfrämjande aktörer. Tjänstesektorn, som får en alltmer ökande betydelse för tillväxt, utveckling och sysselsättning, kännetecknas av behov av tillgänglighet i det fysiska rummet. Tillväxten kommer också i ökad grad från servicetjänster som till exempel handel, restauranger och kaféer. Produktionen av dessa tjänster förutsätter också en fysisk koncentration och tillgänglighet. Ju större av-sättningsmarknad desto fler tjänster kan produceras, och kollektivtrafiken kan ge regional tillgänglighet till dessa marknader.

Arbete, bra livs- och boendemiljöer, den större stadens mångfald och kreativitet samt landsbygdens kvaliteter med fridfullhet och natursköna miljöer är faktorer som påverkar attraktiviteten. En attraktiv region har också ett tillgängligt utbud av kultur, nöjen och evenemang. Kollektivtrafiken ger invånare tillgänglighet till regionens utbud av sysselsättning och fritidsaktiviteter. Den bidrar också till att stärka sambanden i länet och utveckla regionen även i gles befolkade områden.

Grundläggande för en attraktiv region är hållbarheten i samhällsutvecklingen där miljö- och energifrågorna är i fokus i planeringen. Kollektivtrafiken kan genom sin stora ytteffektivitet användas för att skapa attraktivare städer med klassiskt urbana kvaliteter. Dessa kvaliteter kan utvecklas i en innerstad med stora ytor för gående, vilket är en central komponent i städer med ambitioner om inflyttning och stark tillväxt.

Lokala utvecklingsmål

I översiktsplaner och i andra utvecklingsplaner formulerar länets kommuner mål och inriktningar för kommunens utveckling av bebyggelse och trafik. Samtliga kommuner i Sörmland har utvecklingsmål där kollektivtrafiken kan bidra till att målen uppfylls.

”Samtliga kommuner i Sörmland har utvecklingsmål där kollektivtrafiken kan bidra till att målen uppfylls”

Flera av länets kommuner visar på ett synsätt där bilens roll i samhället blir mindre och några kommuner är tydliga med att bilen inte längre ska vara normen i samhällsplaneringen. Istället ska tillgänglighet skapas genom utveckling av möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt. I flera kommuner läggs tonvikt på utveckling av det regionala tågsystemet och på invånarnas möjligheter att resa med tåg. De kommuner som har koppling till tågsystemet vill också utveckla områden i stationsnära lägen genom nybyggnad av bostäder och etablering av verksamheter.

De större kommunerna strävar generellt efter att begränsa stadens utbredning och att skapa en förtätad stadsstruktur med större tillgänglighet för alla invånare. Utveckling av en sådan stad kräver ett transportsystem där stadens ytor utnyttjas mer effektivt. Möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt är i flera kommuner en central utgångspunkt för planeringen. Målen för en mer attraktiv stad kan stärkas genom att miljön i stadens centrala delar inbjuder till besök. En sådan miljö kräver ytor där man kan vistas och umgås som till exempel torg och parker. Genom att utveckla möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik, cykel och gång kan gaturummet utnyttjas mer effektivt och anpassas för att ge utrymme för andra verksamheter.

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

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

Också inom områden i översiktsplaner som inte är direkt kopplade till trafik har kollektivtrafiken en nyckelroll, till exempel när det gäller att stärka de regionala sambanden och kommunernas tillväxt och sysselsättning genom förbättrade möjligheter att arbets- och studiependla inom Mälarenregionen.



Sörmland idag

Dagens trafiksystem

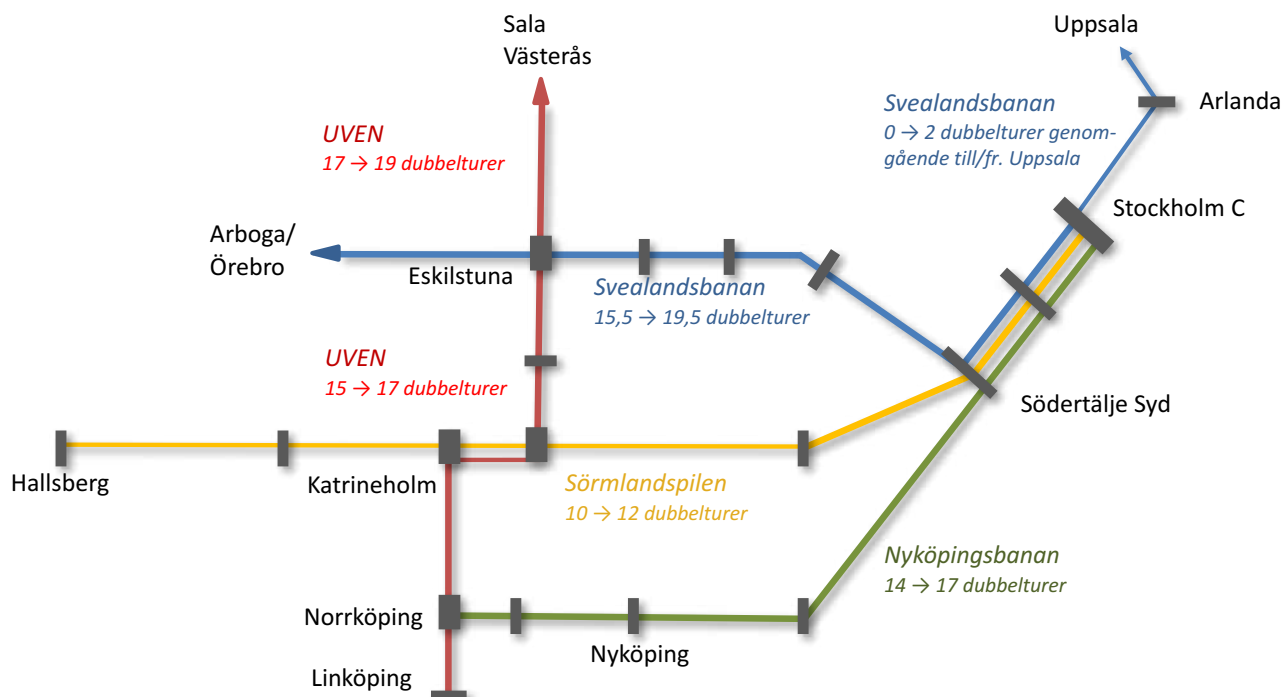
All kollektivtrafik inom länet eller över länsgräns – om den har pendling och annat vardagsresande som huvudsyfte – benämns regional kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen.

Regional tågtrafik

Den regionala tågtrafiken i Stockholm-Mälardalens regionen är en förutsättning för många människors val av ort för boende och arbete, liksom för hur kommuner, landsting och övrigt näringsliv planerar sin verksamhet. Samtliga banor i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av den så kallade TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågstrafiken, genom Mälardalstrafik AB, MÅLAB, upphandlats. Gnesta kommun omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Trafikförvaltningen i Stockholms län. De sträckor som trafikeras av denna upphandlade trafik och dess uppehåll i länet framgår av Figur 2.

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

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



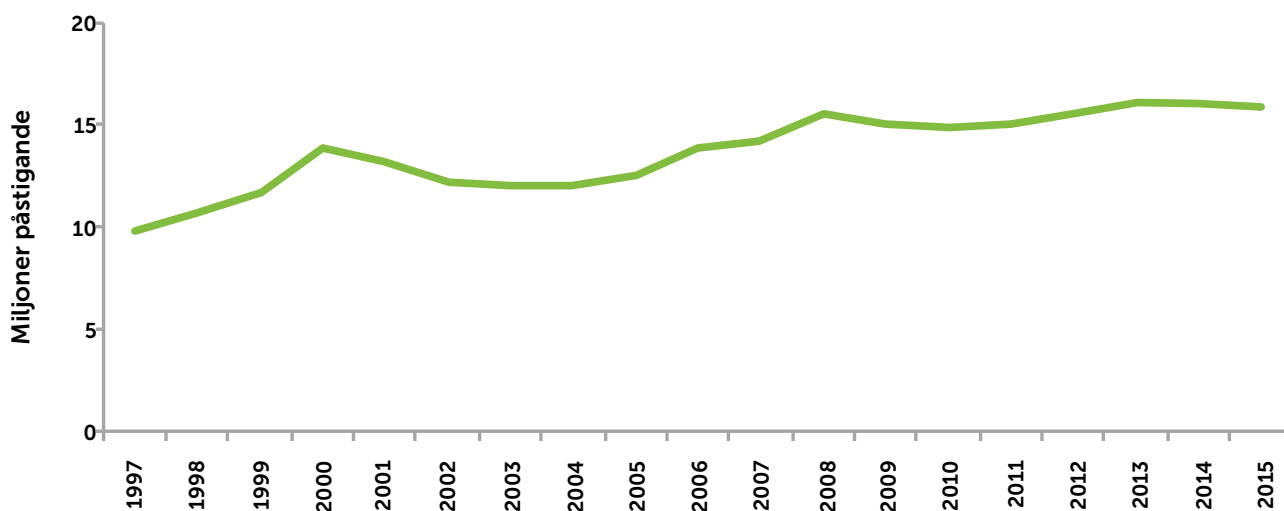
Figur 2. Tågtrafiken i Sörmland (SKTM, 2016).

Nästan varannan resa görs med periodkort (Tabell 1). Dagliga pendlingsresor till arbete och utbildning har alltså stor betydelse i den regionala tågtrafiken. Bara UVEN avviker något från mönstret, här är andelen enkelbiljetter större vilket beror på kopplingar till fjärrtågtrafiken i bland annat Katrineholm.

I likhet med hela Mälardalen har resandet i Sörmland ökat sedan en längre period, även om det har skett en viss stagnering från 2010 och framåt (Figur 3). Dock har resandet under 2016 ökat med tre procent (SJ, 2017).

Tabell 1. Resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland 2016 (SJ, 2015; Stockholms läns landsting, 2016).

	Påstigande
Påstigande i länet med SJ färdbevis för regionaltåg	2 166 105
varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Laggesta	898 893
varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta	308 818
varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad	395 351
varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvicksund	563 043
Påstigande i länet med SKTM:s periodkort	388 000
Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel	288 500

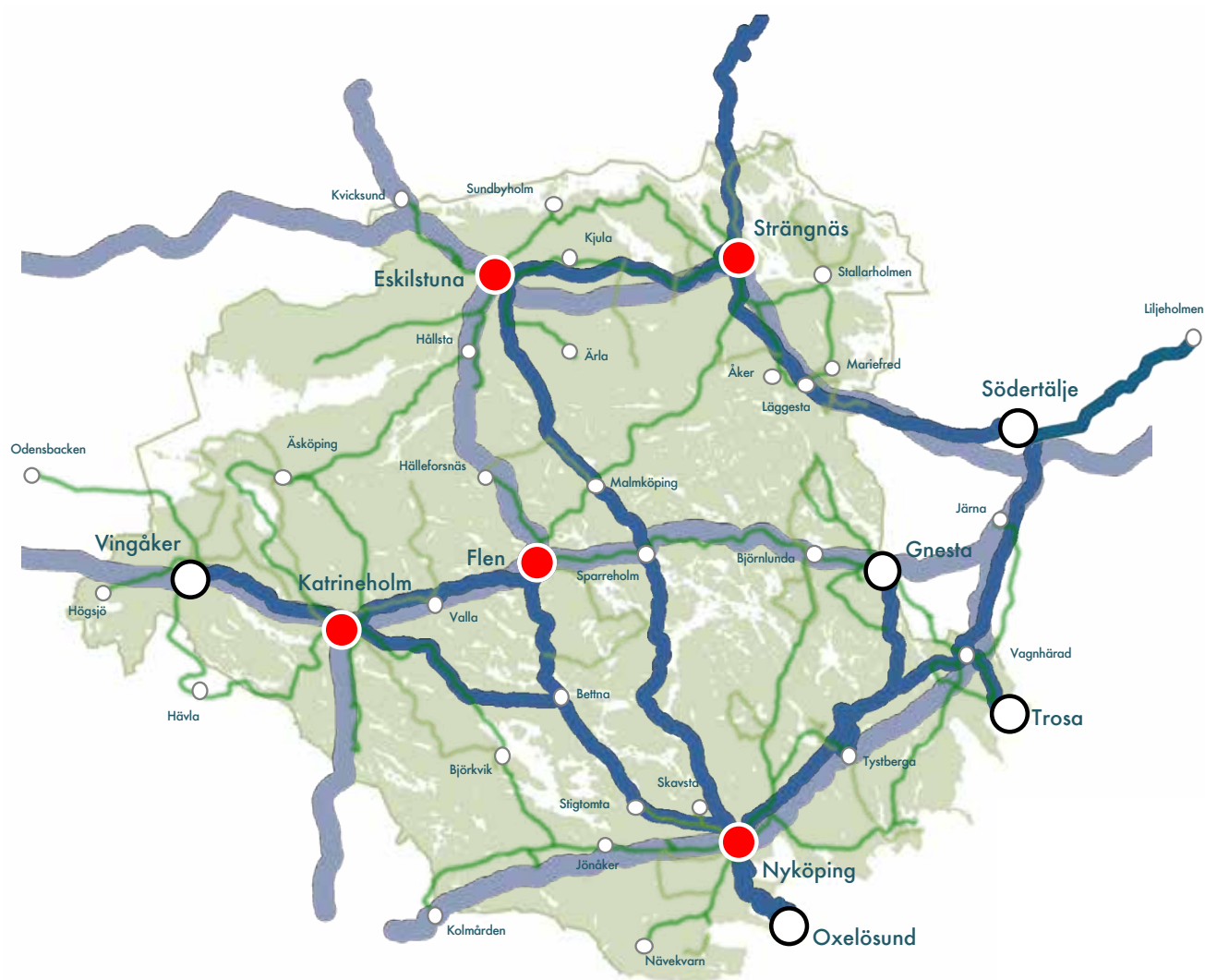


Figur 3. Resandet med SJ:s regionaltåg i Mälardalen angett i miljoner påstigande (MÅLAB, 2016; SJ, 2016).

Regional busstrafik

Busslinjenätet i Sörmland utgörs av stadstrafik och landsbygdstrafik (Figur 4). Stadstrafik finns i Eskilstuna, Nyköping, Strängnäs, Katrineholm och Flen. Landsbygdstrafiken består av regionala stomlinjer och lokala linjer. Regionala stomlinjetrafik förbinder länets kommunhuvudorter och har linjenummer från 700 och uppåt. De lokala linjerna körs i huvudsak inom respektive kommun varav flera linjer endast

trafikeras under skoldagar. Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda, vilket innebär att resenären på förhand måste ringa och boka sin resa. Dessa turer körs vanligtvis med taxifordon. I en del områden, med mer än två kilometer till närmaste hållplats, finns kompletteringstrafik. I denna ingår också skärgårdstrafiken som körs med båt eller, under vintertid, med svävare i Nyköpings kommun.



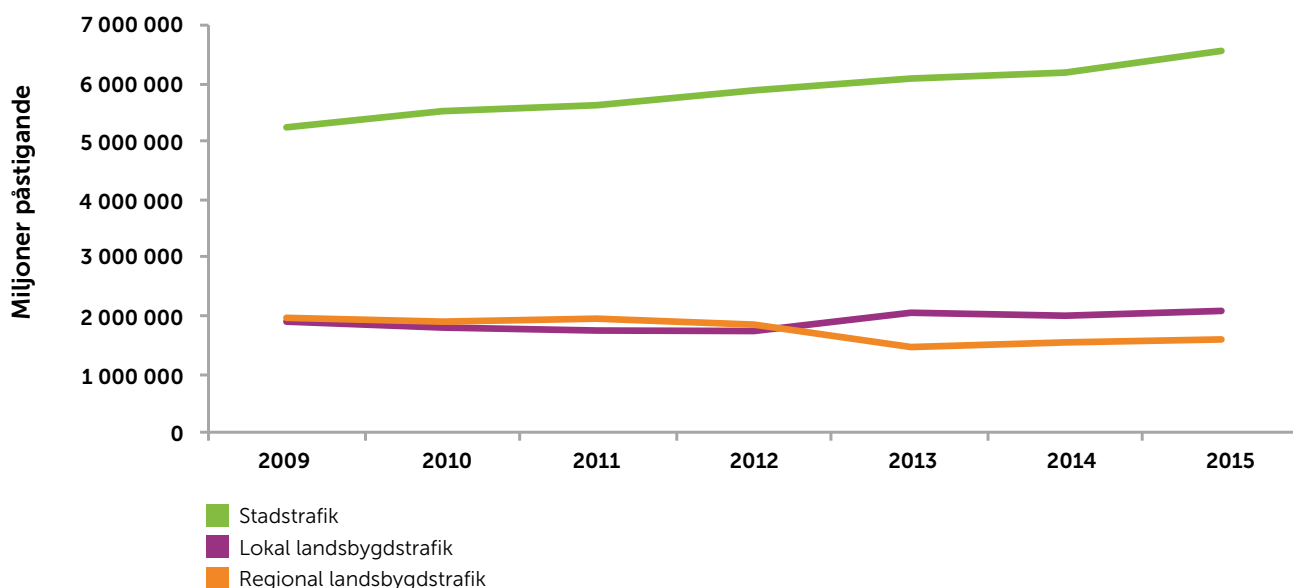
Figur 4. Linjenätet för regional busstrafik i Sörmland (Länstrafiken, 2012). Bilden har kompletterats med Flen som tätort med stadstrafik.

-  Järnväg med persontrafik
-  Regional stomlinje
-  Lokal linje
-  Lokal linje (enbart skoldagar)
-  Tätort med stadstrafik

Resandet i den regionala busstrafiken har haft en positiv utveckling de senaste åren bland annat som följd av utökat utbud och befolkningstillväxt (Figur 5). År 2015 gjordes för första gången över 10 miljoner resor inom busstrafiken, varav cirka 40 procent av resorna gjordes av skolelever.

Ungefär två tredjedelar av resandet i länets buss- trafik sker i stadstrafiken och andelen har succesivt ökat de senaste åren. Resandet med stadstrafiken i Eskilstuna omfattade drygt fem miljoner resor 2015, vilket innebär mer än hälften av bussresorna i länet gjordes i stadstrafiken i Eskilstuna och att

antalet bussresor i staden har ökat med 26 procent de senaste tio åren. År 2015 registrerades för första gången mer än en miljon resor i stadstrafiken Nyköping, en ökning med 45 procent de senaste tio åren. I Katrineholm har resandeutvecklingen varit i stort sett oförändrad de senaste tio åren, totalt 193 000 resor genomfördes i stadstrafiken år 2015. Strängnäs har relativt sett haft den bästa resandeutvecklingen de senaste tio åren i stadstrafiken med närmare en fördubbling av resandet till 309 000 resor år 2015. Flen startade sin linje i stadstrafik i december 2016.



Figur 5. Resandeutveckling i busstrafiken angett i antal påstigande (SKTM, 2016).

Tabell 2. Nyckeltal för busstrafiken i Sörmland 2015 (SKTM, 2015).

	Landsbygd	Stad
Antal tidtabellskilometer	11 970 000	4 100 100
Antal tidtabellstimmar	278 000	207 000
Antal fordon	149	67
Antal linjer	106	28
Antal hållplatser*	2 000	

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

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

Kommersiell trafik

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

Särskild kollektivtrafik

SKTM har i uppdrag av länets kommuner och landsting att upphandla och förvalta avtal för så kallade serviceresor, det vill säga färdtjänst och sjukresor. Genom Servicecenter Sörmland har SKTM även i uppdrag att ta emot bokningar och samordna dessa resor.

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

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

Under 2015 gjordes kommunöversyner där möjligheterna att utveckla samordning av främst den anropsstyrda kollektivtrafiken utreddes. I dessa ges en översyn av resandet med landsbygdstrafiken, den särskilda kollektivtrafiken och kompletteringstrafiken i syfte att finna framtida samordningsmöjligheter.

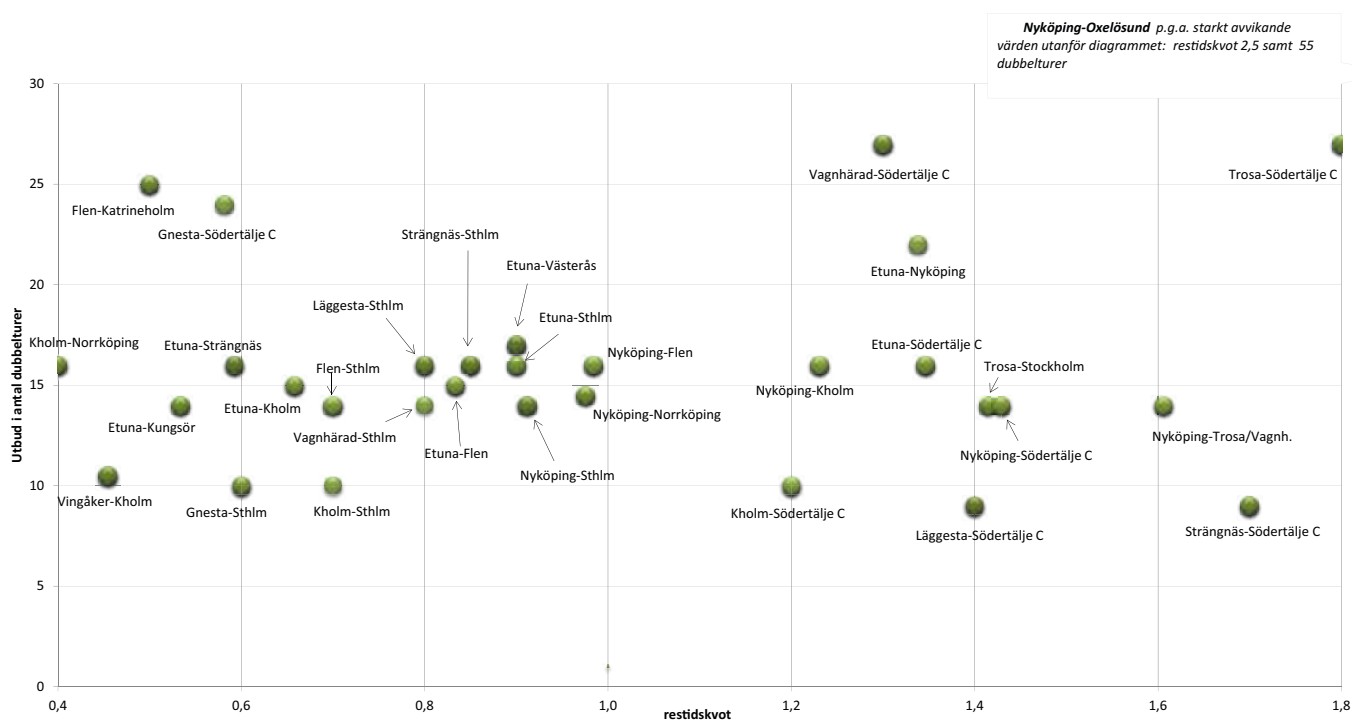
Tabell 3. Antalet genomförda serviceresor februari-december 2016 (SKTM, 2016).

	Landsbygd
Totalt	342 821
varav färdtjänst	131 469
varav omsorgsresor	75 677
varav sjukresor	85 869
varav skol- och särskoleresor	44 195
varav övrigt	5 411

Kollektivtrafikens marknadsandel

Det bedöms finnas en stor potential för att öka resandet med kollektivtrafik i Sörmland, främst i stråken mellan de större orterna inom länet och över länsgräns men också inom kommuner och inom de större tätorterna. En analys för arbets- och studieresor i starka stråk visar att kollektivtrafikens marknadsandel i de allra flesta relationerna ligger under 50 procent (*Hållbart resande i Sörmland*, Regionförbundet Sörmland, 2015:1). Det är främst relationer med tåg som, genom snabba restider, är konkurrenskraftiga mot bilen. Till exempel har sträckorna Eskilstuna-Västerås och Nyköping-Stockholm lägre marknadsandelar än Svealandsbanan och Västra stambanan.

Analyser av restidskvoter och marknadsandelar visar på vikten av att fortsätta jobba för kortare restider och fler turer med kollektivtrafik (Figur 6). Det gäller bland annat Södertälje med omfattande pendling från Sörmland. Här finns det idag stora tillgänglighetsproblem för orter som saknar attraktiva direktförbindelser till centrala Södertälje. Även i den största enskilda pendlingsrelationen inom länet, Nyköping-Oxelösund, med nästan 3 500 dagliga arbetsresor, har kollektivtrafiken en förhållandevis låg marknadsandel beroende på lång restid.



Figur 6. Utbud och restidskvot för viktiga pendlingsrelationer. Nuläget 2016 för antalet dubbelturer (=turer per vardag och riktning) och restidskvoten (=restid kollektivtrafik delad genom restid bil). Anm. Om det finns flera färdssätt har det i redovisningen endast tagits hänsyn till det snabbaste färdssättet (anses vara förstahandsvalet).

Sörmland och omvärlden

Befolkning, sysselsättning och bebyggelse

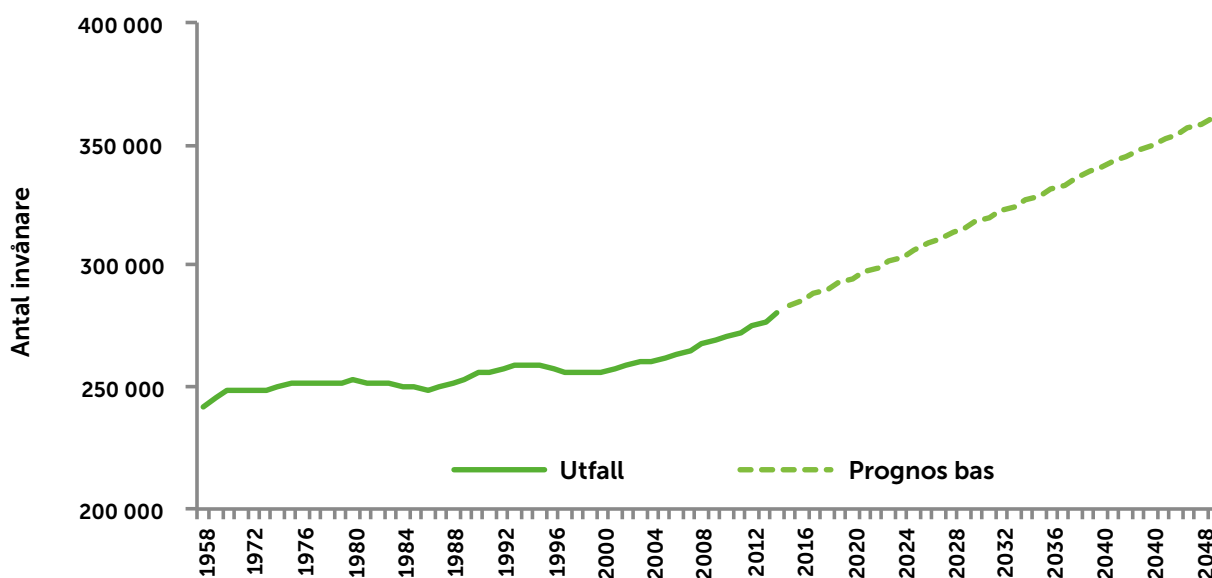
Vid utgången av 2015 hade Sörmland drygt 283 000 invånare. Folkmängden har ökat sedan slutet av 1960-talet, med undantag för tillfälliga minskningar på 1980- och 90-talen. Länet är tämligen tätbefolkat i norra delen kring Mälaren, i öster vid gränsen till Stockholms län, i söder i trakterna kring Nyköping-Oxelösund och i viss mån även längs ett stråk mellan Flen, Katrineholm och Vingåker. Större delar av framför allt mellersta länet utgörs av glest befolkad skogsbygd. De senaste åren har folkmängden ökat i samtliga kommuner. Ökningen är kopplad till såväl inflyttning från utlandet som inflyttning från angränsande län där särskilt kommunerna i östra delen av länet gynnas av närhet och goda kommunikationer till Stockholms län.

Länets befolkning bedöms fortsätta öka och nå drygt 350 000 invånare år 2050 enligt de senaste prognoserna (Figur 7). Utvecklingen är avhängig av migrationens omfattning och ökningstakten är därför osäker.

Enligt Sörmlands regionfakta (Regionförbundet, 2016) uppgår andelen öppet arbetslösa i Sörmland

till 4,2 procent 2016. Därmed är arbetslösheten i Sörmland högre än i riket (3,1 procent), men skillnader finns i länet. Dagbefolkningen (antal sysselsatta) i länet uppgår till knappt 115 000 personer. De flesta anställda finns inom branscherna Vård och omsorg (20 procent), Tillverkning och utvinning (15 procent), samt Utbildning (12 procent).

Det råder en bostadsbrist i stora delar av länet och bebyggelseutvecklingen styr till stor del kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter. Genom att koncentrera och förtäta bebyggelsen skapas en större marknad för kollektivtrafiken. En sådan bebyggelseutveckling innebär också kortare körvägar vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet och kostnadseffektivitet. En fortsatt inflyttning av nyanlända, tillsammans med den nya bostättningslag som började gälla den 1 mars 2016 och den bostadsbrist som råder, kan dock medföra att bostadslösningar även utanför stadskärnorna blir aktuellt. Det ställer krav på kollektivtrafiken som verktyg för att förbättra nyanländas möjligheter att komma in i samhället och på arbetsmarknaden.



Figur 7. Befolkningsutvecklingen i Sörmland. Utfall 1968–2015 enligt SCB (2016) och prognos 2016–2050 enligt Samverkan och planering i östra Mellansverige, ÖMS, befolkningsframskrivning (2016).

Resbehov

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

Tätorternas kärnor, arbetsområden samt skolor och högsolor är viktiga målpunkter för resandet. Länets sjukhus är viktiga målpunkter för vårdtagare, personal och besökare och finns i Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping. Även flygplatser är viktiga målpunkter som en del i ett sammanhållet transportsystem, där särskilt Stockholm Skavsta flygplats och dess framtida utveckling är en betydelsefull nod och tillväxtfaktor för länet.

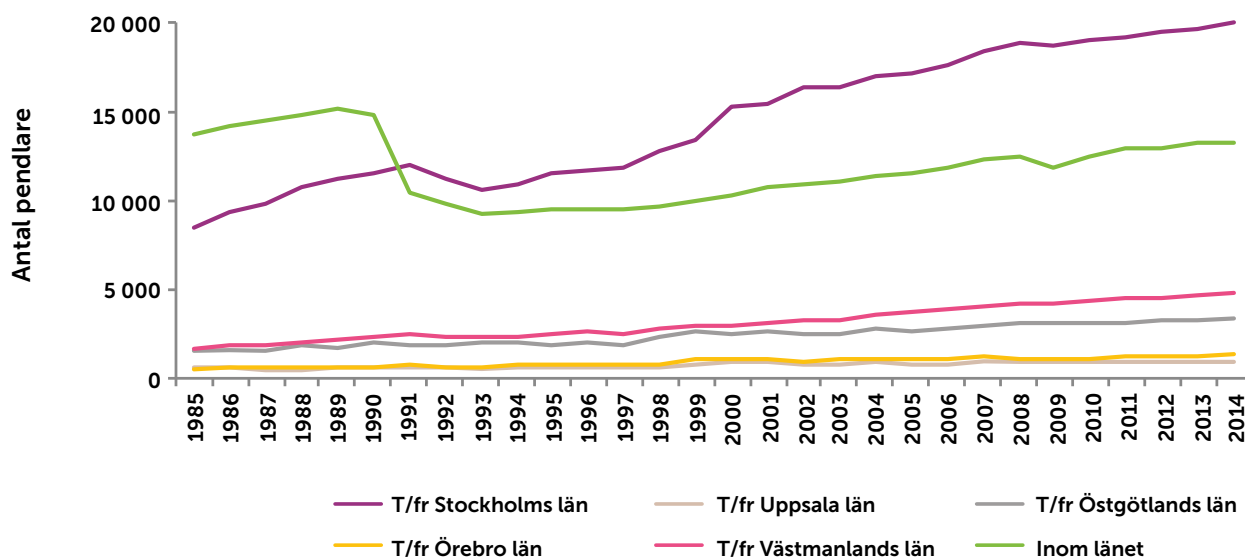
Arbetspendling

Enligt SCB:s förteckning över lokala arbetsmarknader (2015) räknas idag Strängnäs, Gnesta och Trosa kommuner till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion.

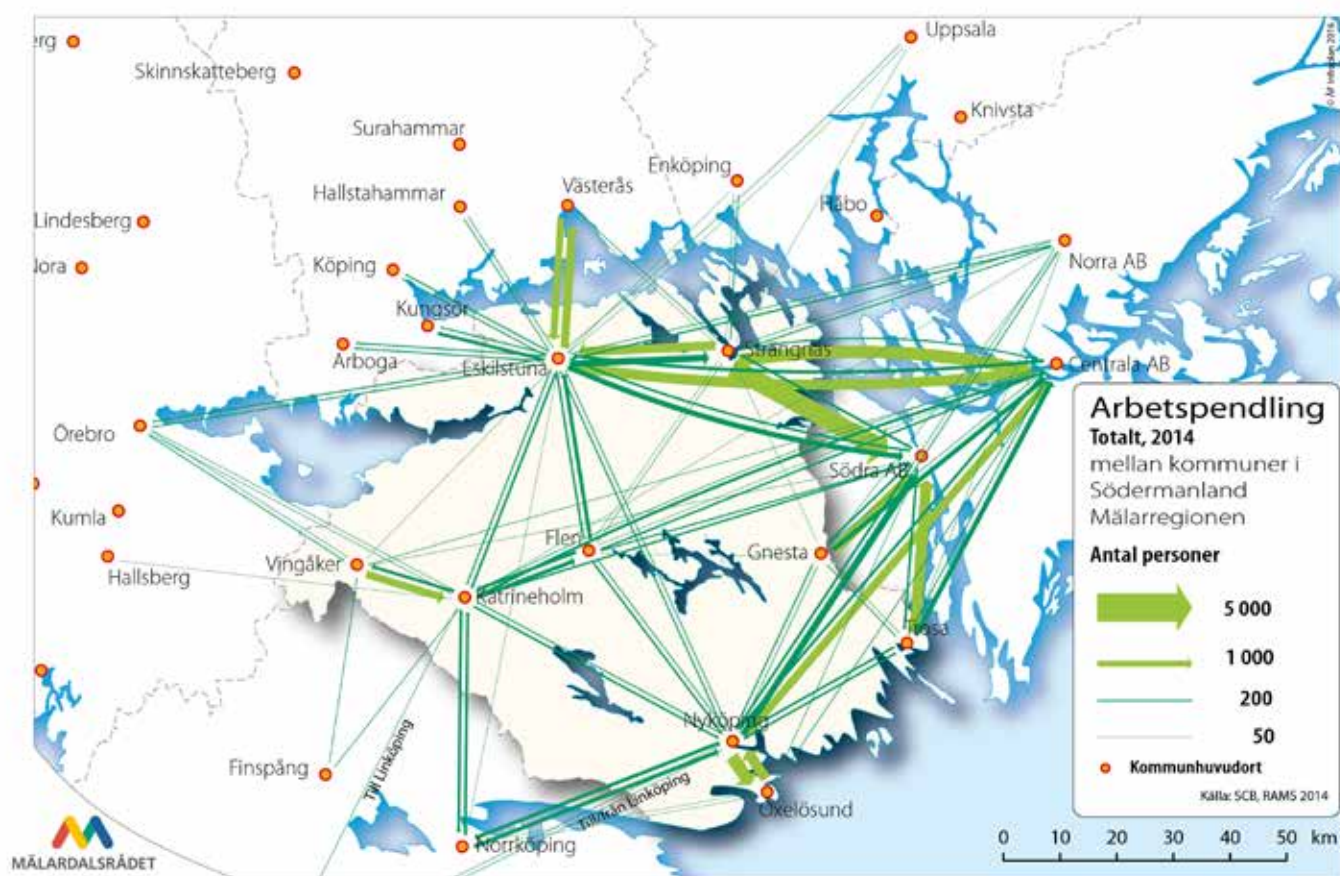
Nyköping och Oxelösund bildar en gemensam lokal arbetsmarknadsregion och Katrineholm, Flen och Vingåker ingår i Eskilstunas lokala arbetsmarknadsregion, även om Vingåkers arbetspendling till och från Örebro överstiger den till Eskilstuna.

Sörmlands län präglas av omfattande arbetspendling över länsgräns med tonvikt på pendling till, men också från, Stockholms län (Figurer 8 och 9).

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



Figur 8. Utvecklingen av antalet in- och utpendlare till/från Sörmland 2014 (SCB, 2015). Observera att även antalet inpendlare till länet (totalt cirka 11 000 personer) ingår i diagrammet ovan.



Figur 9. Arbetspendling 2014 till och från kommuner inom Sörmlands län och i Mälardalenregionen (Mälardalsrådet, 2016).

Studiependling

Studien *Hur försörjs östra Mellansveriges arbetsmarknader med högskoleutbildad arbetskraft?* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholms läns landsting, 2016) visar att huvuddelen av de som studerar väljer det universitet/högskola som ligger närmast. I Sörmland är Mälardalens högskola i Eskilstuna länets enda högre utbildningsställe. Därmed är också de närliggande länens studieorter såsom Västerås, Uppsala, Stockholm, Norrköping, Linköping och Örebro, viktiga för de som vill studera

vidare. Samma studie visar också att de delregioner som saknar högre utbildning i hög grad är beroende av att rekrytera kvalificerad arbetskraft bland personer som vuxit upp i samma region, och "återvändarna" efter studierna är också många.

Förutsättningar för pendling till studier är betydelsefulla för regionens fortsatta utveckling. Kvinnor står för den större delen av studiependlingen, och andelen kvinnor som studiependlar varierar mellan 52 och 72 procent mellan kommunerna.

Tabell 4. Studiependling över kommun- eller länsgräns för studerande i gymnasieskola eller högskolestuderande på grundnivå och avancerad nivå i ålder 16-64 år fördelad efter folkbokföringsort (-kommun), höstterminen 2015 (SCB, 2016).

	Antal studerande i gymnasieskola/högskola 16-64 år	Folkbokföringsort och studieort i olika kommuner i samma län	Folkbokföringsort och studieort i olika län
Eskilstuna	6 195	81	1 346
Flen	800	382	154
Gnesta	460	156	279
Katrineholm	1 645	121	476
Nyköping	2 487	30	727
Oxelösund	391	303	73
Strängnäs	1 717	536	547
Trosa	586	207	350
Vingåker	404	234	143
Totalt	14 685	2 050	4 095



Framtidsspaning

Utvecklingen i omvärlden ställer krav på nya perspektiv när det gäller utveckling av kollektivtrafiken. I *Sörmlandstrafik 2030 – Omvärldsanalys med fokus på världens modernaste kollektivtrafik* (Kairos future, 2015) beskrivs ett allmänt fortsatt stort fokus på klimat- och miljöfrågorna. Ny teknik, digitalisering och strukturförändringar mot minskad andel varuproduktion och större andel service och tjänster är exempel på förändringar i samhället med påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar. De demografiska faktorerna med en ökande befolkning med stor inflyttning till städer och en större andel äldre ställer också krav på en utvecklad kollektivtrafik. Värderingsförskjutningar i samhället har också minskat intresset för att ta körkort och det blir allt mindre viktigt att äga en bil och istället ökar intresset för delningstjänster som till exempel bilpooler.

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

Utvecklingen inom detta område sker både internationellt och i Sverige där utgångspunkten är

att högkvalitativ kollektivtrafik tillsammans med olika mobilitetstjänster på sikt kan minska bilberoendet i städerna. I Sverige har Samtrafiken etablerat en nationell samverkansarena (Mobility as a Service, MaaS) för utveckling av tjänster för kombinationsresor med syfte att samla kunskap, utbyta erfarenheter och att bygga nätverk. Ett annat projekt har utvecklat och testat ett abonnemang för vardagsresor med samlad tillgång till kollektivtrafik, bilpool, hyrbil, taxi och cykel. Mot bakgrund av människors behov och efterfrågan förväntas utvecklingen inom området kombinerade resor accelerera ytterligare de närmaste åren.

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

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





Målmodell för kollektivtrafiken i Sörmland – vision, mål och strategier

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

Visionen är taket – Leva, Växa, Verka. Det övergripande målet är Kollektivtrafik för tillväxt och utveckling, och det bryts ned i fyra funktionsmål – funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik – med vardera ett till fyra mål. I tre övergripande och genomsyrande strategier beskrivs hur SKTM ska arbeta för att nå målen.

Målen följs upp genom ett antal nyckeltal som i flera fall värderas utifrån både allmän och särskild

kollektivtrafik. Dessa beskrivs mer i detalj i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*. Det görs även en kvalitativ bedömning av verksamhetens måloppfyllelse som kompletterar den kvantitativa beskrivningen.

Uppföljningen rapporteras i SKTM:s årsbokslut, och i vissa fall även i delårsboksluten. Uppföljningen används också i samband med den årliga trafikbeställningsprocessen, där trafikbokslutet också spelar en viktig roll med redovisning av nyckeltal som exempelvis antal påstigande, produktionskostnad och biljettintäkter redovisade på linjenivå.

Vision, mål och strategier för den regionala kollektivtrafiken redovisas i en målmodell (Figur 10) och utgår från de mål och ambitioner på nationell, regional och lokal nivå som redovisats tidigare. I målmodellen redovisas också hur målen ska följas upp.

“Vision och mål för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland uttrycker den politiska viljan för utveckling av kollektivtrafiken”

LEVA • VÄXA • VERKA

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT OCH UTVECKLING

Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling

- stödja regionens täthet och flerkärnighet med stärkta förutsättningar för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion
- ha tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder
- skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader för en positiv utveckling i länets kommuner
- underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik

Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet

- öka sin andel av de motoriserade resorna
- hålla en god kvalitet, vara användarvänlig, sammanhållen och samordnad
- fokusera på enkelhet och bekvämlighet för resenären

Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad

- öka kostnadseffektiviteten
- öka energieffektiviteten och minska miljöpåverkan genom emissioner och buller

Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter

- ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet

STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN

Stärka storregionala samband, utveckla stadsstråk

- Utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor
- Utnyttja ökad kapacitet i järnvägsnätet för utveckling av regionaltågssystemet
- Utveckla kollektivtrafiken för att bidra till hållbar stadsutveckling

Innovativa lösningar och kunskap

- Fokusera på invånarnas mobilitet och på behovet av kombinationsresor
- Använda ny teknik för betalning, information och marknadsföring
- Etablera flexibla avtalsformer för möjlighet att implementera trafiklösningar som bygger på ny teknik
- Samverkan

Fokus på tillgänglighet och effektivitet

- Differentiera trafikutbudet och koncentrera resurser till stomstråk och strategiska noder
- Utforma prissättning och produktstruktur för balans mellan beläggning, konkurrenskraft och kostnadseffektivitet
- Utveckla trafiken så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar
- Öka tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken genom utveckling av nya trafikkoncept
- Utveckla trafik i gleset befolkade områden genom anropsstyrd trafik och ökad samordning

SÅ FÖLJER VI UPP MÅLEN

Funktionell

- Arbetspendling
- Marknadsandel
- Resmöjligheter nodstäder
- Tillgänglighet till kommuncentrum

Attraktiv

- Antal resor
- Antal resor per invånare
- Nöjdhet
- Punktlighet

Effektiv

- Beläggning
- Nettokostnad
- Kostnadstäckning
- Förnybara bränslen
- Energiförbrukning

Attraktiv

- Utbudskilometer per invånare
- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Figur 10. Målmodell som visar vision, mål, strategier för och uppföljning av den regionala kollektivtrafiken.

Funktionell kollektivtrafik

– stödjer regional och lokal utveckling

Målet med en funktionell kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling handlar om att skapa tillgänglighet för invånarna till expansiva arbetsmarknader och ge arbetsgivare ökade möjligheter att rekrytera arbetskraft. Det handlar om att stärka sambandet mellan trafik- och bebyggelseplanering och om på vilket sätt städer, orter och landsbygd kan utvecklas med hjälp av en bra kollektivtrafik som integreras med andra trafikslag.

Kollektivtrafiken kan bidra till att stärka regionens flerkärnighet med snabba, prisvärda och effektiva förbindelser mellan de större tätorterna för en sammanhållen region. En nyckelfaktor för tillväxt i Sörmland är kopplingar till Stockholm och dess regionala stadskärnor samt till nodstäderna Västerås, Örebro, Norrköping, Linköping och Uppsala.

Utvecklingen mot målet följs genom följande nyckeltal:

- Arbetspendling
- Marknadsandel
- Resmöjligheter mellan nodstäder
- Tillgänglighet till kommuncentrum

Nyckeltalen beskrivs närmare i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA

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

Attraktiv Kollektivtrafik

– är användarvänlig med hög kvalitet

Målet med en attraktiv kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet handlar om att vilja välja kollektivtrafiken. Resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är ändamålsenlig och prisvärd, att den är enkel att använda, medför trygghet och komfort, och kännetecknas av hög tillförlitlighet, bra turtäthet, snabba resor och bekväma byten. Trafiken ska uppfattas som förutsägbar och bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer.

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 med trygga och säkra trafikmiljöer. Målet handlar också om välkomnande och informativa stationsmiljöer och hållplatser, anslutande gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar med mera. Produktsortimentet ska vara sådant att det kan bidra till att öka resandet även under tider då resandet generellt är lägre och det finns ledig kapacitet i kollektivtrafikens fordon.

Utvecklingen mot målet följs genom följande nyckeltal:

- Antal resor
- Antal resor per påstigande
- Nöjdhet
- Punktlighet

Nyckeltalen beskrivs närmare i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA

- öka sin andel av de motoriserade resorna
- hålla en god kvalitet, vara användarvänlig, sammanhållen och samordnad
- fokusera på enkelhet och bekvämlighet för resenären

Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad

Målet med en effektiv kollektivtrafik som är hållbar och samordnad handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås.

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

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

Kollektivtrafiken i Sörmlands län ska utvecklas mot att stärkas som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Att fler människor väljer att resa kollektivt med tåg eller buss i stället för med bil medför stordriftsfördelar. Ambitionen att öka resandet i kollektivtrafiken kräver att de ekonomiska resurserna används effektivt. Kollektivtrafiken ska därför i första hand byggas ut där resbehoven är störst. Genom minskade restider kan trafikföretagen också utföra mer trafik för samma ersättning, alternativt att behovet av ekonomiskt tillskott till trafiken kan minska. Snabbare resor är också ett starkt önskemål från många resenärer och är därmed också en viktig konkurrensfaktor.

Målet handlar också om att miljöbelastningen från kollektivtrafiken ska minskas genom ett kontinuer-

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA

- öka kostnadseffektiviteten
- öka energieffektiviteten och minska miljöpåverkan genom emissioner och buller

ligt förbättringsarbete när det gäller drivmedel och minskad energiåtgång, något som också Länsstyrelsen i Södermanlands län uttrycker i *Klimat- och energistrategi för Södermanland* (Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2016). Andelen fordon som drivs med fossilfria bränslen ska öka.

Utvecklingen mot målet följs genom följande nyckeltal:

- Beläggning
- Nettokostnad
- Kostnadstäckning
- Förnybara bränslen
- Energiförbrukning

Nyckeltalen beskrivs närmare i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*.

Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter

Målet med en tillgänglig kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och om att bygga ett system som är relevant för det vardagliga behovet av resor hos fler. Genom att möjliggöra för fler att aktivt delta i samhället bidrar det kollektiva resmöjligheterna till jämlikhet och stärkt integration.

Olika former av funktionsnedsättningar kan utgöra ett hinder för att resa med kollektivtrafiken. Sådana hinder kan till exempel avse svårigheter att röra sig, att se, att höra, att tolka och bearbeta information samt att tåla vissa ämnen. Målet är att utveckling av kollektivtrafiken i Sörmland ska ta hänsyn till alla resenärers behov och utvecklas så att olika former av funktionsnedsättningar inte hindrar människor att använda kollektivtrafiken.

Utvecklingen mot målet följs genom följande nyckeltal:

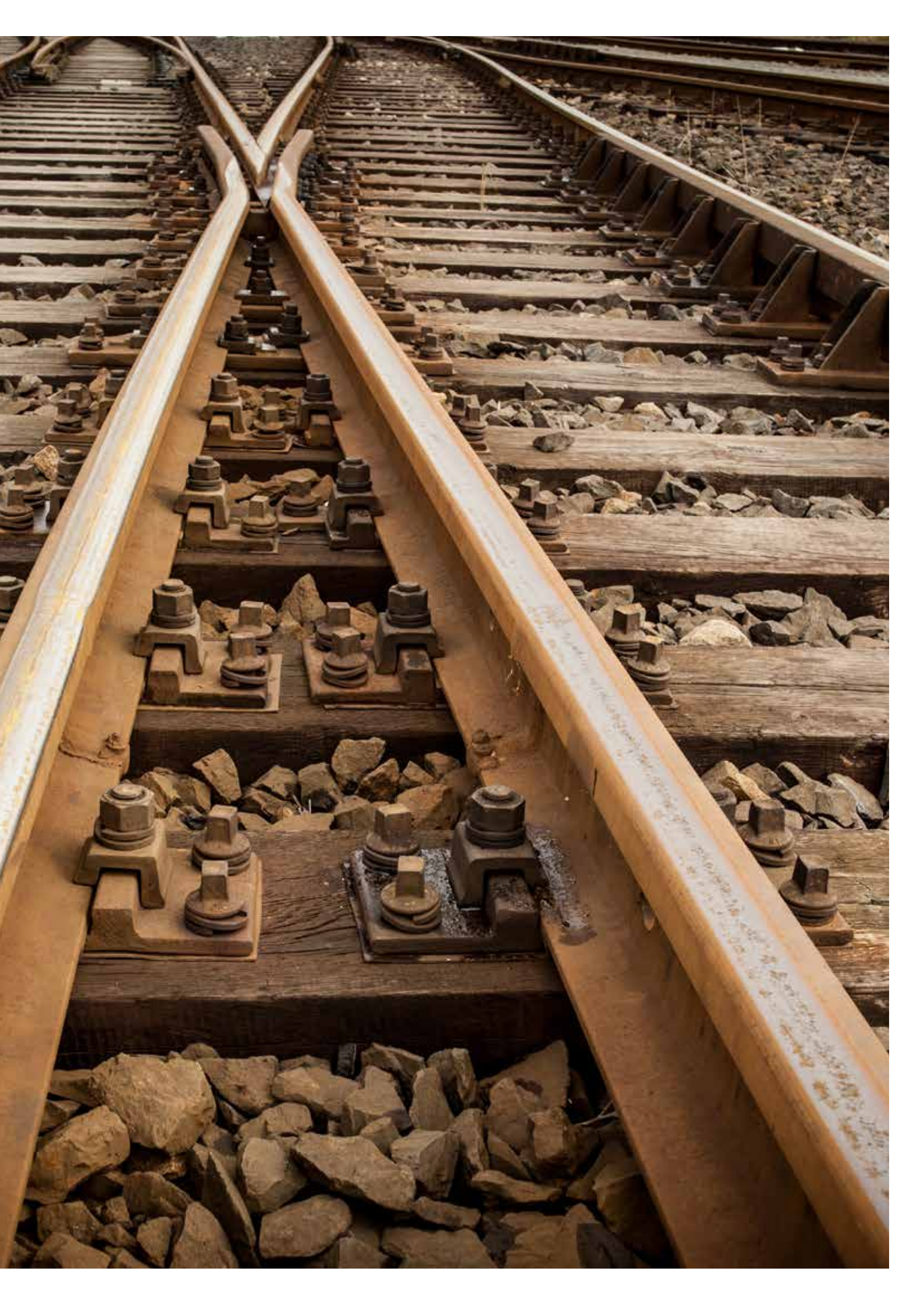
- Utbudskilometer per invånare
- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Nyckeltalen beskrivs närmare i *Bilaga 1 Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland*.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA

- ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet





Framtida kollektivtrafik

– strategier för att nå målen

Trafiksystemet utgår från den regionala tågtrafiken som successivt kommer byggas ut under programperioden. Busstrafiken utvecklas ytterligare utifrån befintlig struktur. Ett särskilt fokus läggs på kollektivtrafik som verktyg för stadsutveckling. Den särskilda kollektivtrafiken ska utvecklas så att alla som har rätt till särskild kollektivtrafik ska kunna ta del av den, samtidigt som en fortsatt utvecklad och tillgänglig allmän kollektivtrafik kan komma att vara ett alternativ för vissa resenärer. Ökad samordning mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken leder till ökad effektivitet och förbättrad tillgänglighet.

Ett sammanhållet och stabilt trafiksystem

Den regionala kollektivtrafiken ska fungera som ett sammanhållet system med smidiga gränser mellan aktörer och trafikslag. I detta system utgör tågtrafiken stommen, och trafikutbudet behöver därför fungera som ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar. Trafiken ska präglas av ett trafikutbud som är långsiktigt stabilt och där förändringar ska vara välgrundade och analyserade. Ett stabilt trafiksystem skapar långsiktig trygghet för befolkning och näringsliv, ökar tilliten till kollektivtrafiken och underlättar såväl det dagliga resandet som planeringen av anslutande trafik.

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

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning. Vid längre restider ställs också krav på en relativt sett högre komfortnivå.

Kommersiell trafik kompletterar

SKTM:s inriktning är att kommersiella initiativ ska uppmuntras och trafikavtal utformas för att göra det möjligt att öka alternativt sänka utbudsnivåerna, beroende på hur den kommersiella trafiken utvecklas. Den kommersiella trafiken fyller en viktig funktion vid trafikstörningar och SKTM har ambitionen att samverka med kommersiella aktörer. Se vidare Kapitel 9 Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt.

Särskild kollektivtrafik, och ökad samordning med anropsstyrd allmän kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken ska utvecklas så att alla som har rätt till särskild kollektivtrafik ska kunna ta del av den, samtidigt som en fortsatt utvecklad och tillgänglig allmän kollektivtrafik kan komma att vara ett alternativ för vissa resenärer. SKTM:s ambition är att hantera både upphandling och förvaltning av avtal när det gäller den särskilda kollektivtrafiken och att ta över ansvaret för detta i den takt kommunerna i länet önskar. Under programperioden ska därför SKTM:s dialog med kommunerna fortsätta när det gäller önskad utveckling av den särskilda kollektivtrafiken och av SKTM:s roll och ansvar.

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

Ökad samordning mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken leder till en ökad effektivitet och en förbättrad tillgänglighet. Genom Servicecenter Sörmland ges fler verktyg för att åstadkomma ett integrerat och samordnat trafiksystem i länet. Detta genom möjligheten att använda befintliga fordon mer effektivt med en högre belägningsgrad och högre grad av samordning mellan olika resenärsgupper.

Stärka storregionala samband och utveckla stadsstråk



Utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor

Regional tågtrafik - Rygggraden i trafiksystemet

Regionaltågstrafikens särdrag i förhållande till annan trafik är att den genom sin förmåga att knyta samman kommuner, nodstäder och regionala kärnor kan utgöra ryggraden i det regionsammanbindande transportsystemet. Den har

därmed en särskild uppgift att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och möjliggör ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region. Regionaltågstrafik främjar stadsutveckling och bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

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

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

Utnyttja ökad kapacitet i järnvägsnätet för utveckling av regionaltågssystemet

Nästa milstolpe för trafiken: Målbild 2030

Det har blivit allt tydligare att planering och utveckling av såväl regional kollektivtrafik som infrastruktur behöver ske gemensamt för länen i Mälardalen. Samarbetet inom ramen för En bättre sits är nu väl etablerat och bör förstärkas ytterligare under planperioden. För att vidareutveckla transportsystemet har en målbild för år 2030 tagits fram (Figur 11). Den innebär mer genomgående tåg Sörmland-Arlanda/Uppsala, även om det idag saknas beslut om hur den ska utformas. Trafiken enligt Målbild 2030 innebär även kortade restider mellan regionala nodstäder genom snabba direkttåg, exempelvis mellan Eskilstuna och Stockholm. Ostlänken och en helt ny station vid Stockholm Skavsta Flygplats utanför Nyköping innebär betydelsefulla förändringar, främst kortare restider, i södra delen av länet. För att sprida Ostlänkens nyttor till länet som helhet behöver bland annat en attraktiv anslutningstrafik skapas till och från andra delar av länet. För att säkerställa trafikeringsav Stockholm Skavsta Flygplats med regionaltåg är SKTM:s inriktning att den planerade infrastrukturen på sikt kompletteras så att ett och samma tåg både kan angöra Nyköping C och Stockholm Skavsta Flygplats. Från och med år 2019 levereras nya järnvägsfordon, Mälartåg, vilket ger möjligheter för ytterligare utbudsförbättringar utmed Svealandsbanan, Nyköpingsbanan och för UVEN-systemet.

Även mellan Västerås och Eskilstuna samt mellan Strängnäs och Södertälje planeras för tätare trafik genom helt nya pendeltågsupplägg, men satsningarna är beroende av infrastrukturåtgärder. Persontrafiken på södra delen av TGOJ-banan Flen-Nyköping (-Oxelösund) beräknas inte att återupptas under programperioden. Däremot fortsätter SKTM att i de regionala och storregionala sammanhangen bevaka så att förutsättningar för en eventuell utveckling av TGOJ-banan inte omöjliggörs vid bygget av till exempel Ostlänken. Det som Målbild 2030 inte tar hänsyn till är behovet av förbättrad tillgänglighet till de många och stora arbetsplatserna i centrala Södertälje. Detta behöver lyftas i det storregionala samarbetet.

Infrastrukturplanering

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

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

Infrastrukturplaneringen utgår från både lokala och regionala utgångspunkter samt nationella mål och ramar.

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

Inriktning för storregional kollektivtrafik 2030

- Regionaltåg
- RegionExpress
- ... Storregional busslinje
- Fjärrtåg
- 2 Antal avgångar per timme i högtrafik
- Tåguppehåll
- Ny station



Figur 11. Målbild 2030 för den storregionala tågtrafiken (regiontåg, ej lokal tågtrafik) (En bättre sits, 2016).

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

En attraktiv kollektivtrafik förutsätter att infrastrukturen är robust, har tillräcklig kapacitet och är tillgänglig samt att den har väl fungerande bytespunkter. För kollektivtrafiken i Mälarenregionen behöver särskilt järnvägssystemet byggas ut. De mest väsentliga utvecklingsområdena för järnvägssystemet är ökad driftsäkerhet och ökad kapacitet. Bristen på kapacitet har genom förlängda restider och rubbad systemtidtabell framför allt påverkat Sörmlandspilens (Stockholm-Katrineholm-Hallsberg) samt Gnesta-pendeln (Gnesta-Södertälje centrum) attraktivitet negativt. Regelverket för konstruktionen av tågtidtabellen försvårar ett långsiktigt stabilt trafikutbud i och med att tidtabellen måste skapas från grunden varje år. Dessutom utgör kapacitetsbristen ett stort hinder för en långsiktigt robust och utvecklad persontrafik på järnväg. Trafikverkets regelverk kring tilldelning av kapacitet skapar en osäkerhet i den långsiktiga trafikplaneringen som kan hämma den utveckling i regionen som annars skulle komma till stånd. Därför har SKTM en fortlöpande dialog med aktörerna för att förändra regelverket i syfte att få ett långsiktigt och förutsägbart utbud.

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

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

För vidare utveckling av spårbunden trafik är det väsentligt med ytterligare åtgärder mellan framför allt Järna och Stockholm där det i nuläget ännu inte

finns några konkreta planer. Även järnvägen mellan Eskilstuna-Västerås behöver byggas ut till dubbelspår med rakare sträckning för att nå den kapacitet och robusthet som är en förutsättning för att nå målen för resande och godstransporter mellan städerna, vilket omfattas av genomförd åtgärdsvalsstudie. Avsnitt med dubbelspår på Svealandsbanan behöver bli fler för att öka robustheten särskilt om pendeltågstrafiken till Strängnäs kommer igång i enlighet med Målbild 2030. Skavstas spåranslutning i samband med Ostlänken behöver kompletteras för att möjliggöra en effektivare försörjning med regionaltågstrafik.

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

Generellt behöver tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning förbättras såväl vid stationer och hållplatser som i fordon. För tågtrafiken innebär driftsättning av de nya moderna fordonen från och med år 2018/19 förbättrad tillgänglighet. Även de nya stationerna i Strängnäs, och på sikt Nyköping och Vagnhärad, kommer att medföra stora förbättringar. För stombussnätet finns behov av nya och väl tillgängliga hållplatser utmed huvudvägnätet. Detsamma gäller för bytespunkter i länets tätorter, se vidare Kapitel 8 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

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



Utveckla kollektivtrafiken för att bidra till hållbar stadsutveckling

Stadstrafiken med buss i Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping och Strängnäs kan utgöra ett verktyg för att utvecklingen ska leda mot kommunernas mål.

I Eskilstuna är ambitionen att begränsa stadens utbredning genom att förtäta den inifrån och ut. Förtätningen väntas innebära att underlaget för service stärks och att befintlig infrastruktur kan utnyttjas mer kostnadseffektivt. Genom att begränsa stadens utbredning vill kommunen uppnå en mer stadsmässig och tät bebyggelsestruktur med större möjligheter att förbättra och utveckla kollektivtrafiken. Kommunens inriktning är att bilen i fortsättningen inte ska vara norm i samhällsplaneringen och att planering av trafik och bebyggelse ska leda till ett minskat resande med bil.

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

Vägledande för stadsutvecklingen i Katrineholm är att stadens ska byggas tätt med närhet till resecentrum. Den tätare staden ska ge bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Stadsrummet ska utvecklas så att större gator omvandlas till stadsgator i mindre skala. Kollektivtrafiken ska utvecklas med högre turtäthet och kortare restid för att på så sätt öka resandet med kollektivtrafiken.

Även i Strängnäs är inriktningen att komplettera

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

I Flen startade stadstrafiken upp i december 2016. Kommunen reviderar också sin översiktsplan, där kommande inriktning för stadsutveckling och kollektivtrafikens roll i den kan pekas ut.

Kommunerna har en tydlig ambition att förtäta staden med bebyggelse och öka tillgängligheten för invånarna till de centrala delarna med dess utbud av offentlig och kommersiell service. Det kräver tillgång till central mark. Om fler människor väljer att resa med buss minskar behovet av gatuutrymme i stadens centrala delar, vilket innebär att gator som dimensionerats för biltrafik kan omvandlas till ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät med mindre barriäreffekter och att ytor för ny bebyggelse och grönområden kan frigöras. På så sätt kan kollektivtrafiken öka sin andel av det motoriserade resandet, vilket i sin tur innebär att stadens ytor utnyttjas mer effektivt.

Det medför också att bussystemet i framtiden bör vara uppbyggt med täta och snabba förbindelser mellan stadens perifera delar och de centrala delarna, och mellan större bostadsområden och stora målpunkter. Något längre avstånd mellan hållplatser kan vara aktuellt på vissa sträckor jämfört med idag för att på så sätt erbjuda snabbare resor.

Innovativa lösningar och kunskap

Fokusera på invånarnas mobilitet och på behovet av kombinationsresor

För att kollektivtrafiken ska kunna passa fler människor måste möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel bli bättre. Trafiksystemet behöver därför ge möjlighet till enkla och samordnade resor, inte bara med byten mellan buss och tåg, utan också med bil, cykel och gång. En ambition är att stärka dessa möjligheter genom att samverka med länets kommuner och Trafikverket när det gäller infrastruktur i närheten av bytespunkter och hållplatser. Det kan till exempel gälla cykel- och bilparkering vid större bytespunkter eller att utveckla sammanhängande och gena gång- och cykelstråk till kollektivtrafikens bytespunkter.

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

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

Använda ny teknik för betalning, information och marknadsföring

I oktober 2016 införde SKTM ett nytt betalsystem som också är integrerat med system för realtidsinformation. Systemet kommer att utvecklas successivt utifrån förändrade användarbehov. Systemet bygger på öppna standarder och är förberett för interoperabla lösningar med andra läns och trafikföretags system. En gemensam biljett- och betallösning bidrar till en integration av trafiksystemen i Sörmland och angränsade län.

Biljetter säljs genom kanalerna mobiltelefon, webb, försäljningsombud samt ombord på bussar. Realtidsinformation finns ombord på samtliga bussar med automatiska hållplatsutrop. I övrigt ska realtidsinformation finnas vid större hållplatser samt

tillgänglig via mobiltelefon. Tidtabeller publiceras via webb och mobil. Servicecenter Sörmland kan även skriva ut och sända tidtabeller till resenärer efter beställning. Station 360 i Eskilstuna är knutpunkt och försäljningsställe för Sörmlandstrafiken och ombud för Trafik i Mälardalen (TiM), SJ, Tågkompaniet och SL. Därutöver har SKTM 22 försäljningsombud runt om i länet.

"Vilja välja kollektivtrafiken"

Studier visar att egenskapen Enkelhet är mycket viktig när konsumenter väljer tjänster. Kollektivtrafiken ska därför utvecklas med fokus på att trafiken ska vara lätt att förstå och använda. Det betyder att linjesträckningar och bytesmöjligheter ska vara lätt överblickbara och att betal- och informationssystem ska präglas av enkelhet och logik.

Utgångspunkten för SKTM:s arbete med kommunikationsinsatser är Vilja välja kollektivtrafiken. Genom regelbundna undersökningar bygger SKTM upp kunskap om den kundupplevda kvaliteten i kollektivtrafiken och hur de invånare som inte reser med kollektivtrafiken uppfattar länets kollektivtrafik. SKTM:s kommunikation ska i första hand inriktas på de faktorer som ökar resandet i kollektivtrafiken. Det betyder att resmöjligheter och kunskap om kollektivtrafiken ska kommuniceras för att på så sätt stimulera till att invånarna väljer kollektivtrafiken för sina resor. Fokus i kommunikationen ska också ligga på att betona de möjligheter och fördelar som finns med att resa med kollektivtrafiken jämfört med andra trafikslag.

Etablera flexibla avtalsformer för möjlighet att implementera lösningar som bygger på ny teknik

SKTM ansvarar för att upphandla och teckna avtal för den regionala kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för. När framtidens kollektivtrafik ska upphandlas är betydelsen av kravställning stor. Som stöd för detta finns branschens gemensamma beprövade metoder. SKTM:s ambition är också att ha en affärsmodell som skapar incitament för trafikföretaget att verka mot SKTM:s mål och som möjliggör för trafikföretagets inneboende drivkraft till ökad lönsamhet som beror av kostnadseffektiv trafik (utbud anpassat efter efterfrågan), nöjda kunder och ett ökat resande. En viktig parameter i affärsmodellen är därför att eventuella på förhand överenskomna väsentliga händelser eller förändringar under avtalstiden ger parterna rätt till förhandling eller förutbestämd förändring av förutsättningar.

Samverkan

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

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

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

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

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

regionala busstrafiken, samt viktiga kunskapsutbyten, förutsätter samverkan mellan SKTM och andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. På så sätt underlättas också kommunala utvecklingssamarbeten med andra kommuner i angränsande län, så som 4 Mälarstäder och Kolmårdsgrannar.

Den kommunala översikts- och detaljplaneringen, den regionala planeringen via Regionförbundet Sörmland och Länsstyrelsen samt den nationella statliga infrastrukturplaneringen är särskilt viktiga vid behovsanalys och planering av kollektivtrafik. Regionförbundet Sörmland ansvarar för den regionala transportgruppen, där representanter för SKTM, Länsstyrelsen och Trafikverket deltar och prioriterar investeringar i infrastruktur.

Vid tätortsutbyggnad bör kollektivtrafiken vara strukturbildande så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.

”Vid tätortsutbyggnad bör kollektivtrafiken vara strukturbildande så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god”

SKTM ser med hänsyn till detta behov av att stärka samverkan och samarbetet med länets kommuner när det gäller fysisk planering och kollektivtrafikutveckling. En sådan samverkan bör omfatta frågor om hur kollektivtrafiken kan bidra till kommunal utveckling och på vilket sätt de fysiska strukturerna kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Under programperioden avser SKTM därför att fördjupa dialogen med var och en av länets kommuner om att stärka sambandet mellan trafik- och bebyggelseplanering och om på vilket sätt städer, orter och landsbygd kan utvecklas med hjälp av en bra kollektivtrafik.

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

Utveckling av kollektivtrafiken bör ske under former som skapar engagemang och delaktighet i den gemensamma affären, vilket kräver ett nära samarbete med trafikföretagen. Under programperioden är det SKTM:s ambition att ytterligare stärka samverkan med trafikföretagen, och tillsammans med kommunen regelbundet träffas för att gemensamt utveckla kollektivtrafiken.

För att utveckla en kollektivtrafik utifrån resenärers behov ska samverkan ske med länets medborgare, exempelvis genom samverkan med olika intresseorganisationer.



Fokus på tillgänglighet och effektivitet

Differentiera trafikutbudet och koncentrera resurser till stomstråk och strategiska noder

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

Utvecklingen av den inomregionala busstrafiken ska ha fokus på snabbare förbindelser, snabbare/rakare körvägar och tätare trafik i stråk med stora resbehov. Det kan innebära att större resandeströmmar prioriteras och att linjer eller avgångar med lågt resande ersätts av mer anpassade lösningar, exempelvis anropsstyrd trafik.

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

I busstrafiken tillämpas zontaxa där Sörmland är indelat i åtta zoner (Figur 12). Zonerna är i huvudsak identiska med kommungränserna. Vingåkers kommun bildar en gemensam zon med Katrineholms kommun och Oxelösunds kommun bildar en gemensam zon tillsammans med Nyköpings kommun. En resa i inom en zon har samma pris oavsett vart resan går i zonen.

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



Figur 12. Zonindelning av Sörmlands län kopplat till Sörmlandstaxan 2016 (SKTM, 2016).

med nya betalsystemet finns nu även förutsättningar för ett kommande arbete med företagsförsäljning som beteendeåtgärd.

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

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

Storregional biljettsamverkan i Mälardalen kommer under hösten 2017, då MÅLAB inför nya pendlarbiljetter under namnet Movingo, för regionaltågen. I Movingo ingår även anslutningsresor med den lokala buss- och spårtrafiken. Resenären kan även växelvís nyttja både till exempel regionaltåg och SL-pendeltåg på samma sträcka.

Utveckla trafiken så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar

För största energi- och miljöeffektivitet är det viktigt med en god beläggning ombord på fordonen. Då kommer resurserna fler personer tillgodo, energiåtgången per resa minskar och miljöbelastningen fördelas på fler resenärer.

Annat sätt att utveckla trafik så att miljöpåverkan minskar är att vid upphandling ställa krav på leverantören avseende exempelvis avgasutsläpp, energi och drivmedel, samt buller.

Öka tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken genom utveckling av nya trafikkoncept

Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett alternativ för äldre och för resenärer med funktionsnedsättning och därmed också kunna minska beroendet av färdtjänst. I samråd med länets kommuner vill SKTM därför utreda möjligheterna att utveckla nya trafikkoncept med mindre fordon och korta gångavstånd till/från hållplats. Sådana trafikkoncept kan till exempel avse så kallad servicelinjetrafik eller flextrafik. Rätt utformad kan denna trafik ersätta en del av de resor som sker med färdtjänst. Se vidare Kapitel 8 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Utveckla trafik i glest befolkade områden genom anropsstyrd trafik och ökad samordning

All kollektivtrafik är beroende av ett resandeunderlag som gör det ekonomiskt försvarbart att bedriva kollektivtrafik. I glest befolkade områden kan det vara svårt att erbjuda kollektivtrafik med tillräckligt stort utbud. Ambitionen är att trafiken på landsbygden ska öka tillgängligheten till arbete, skola och fritidsaktiviteter genom anropsstyrd trafik med mindre fordon. I och med att SKTM ansvarar för bokning och samordning av särskild kollektivtrafik finns goda förutsättningar att utveckla sådana trafiklösningar genom samordning av allmän, linjelagd trafik och särskild kollektivtrafik.

Finansiering

Kommunerna och Landstinget Sörmland har ett gemensamt ansvar för länets kollektivtrafik och ska tillsammans, genom SKTM, agera för att utveckla kollektivtrafiken i länet som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Till detta kommer också finansiering av den del av kollektivtrafiken och dess utveckling som inte täcks av intäkter från biljettförsäljning och andra sålda tjänster samt via avtal och uppdrag. Dessa behandlas i respektive medlemsfullmäktiges årsplan och budget, som i enlighet med *Planeringsprocess och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet* (2014) blir SKTM:s budget.

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

SKTM ansvarar för planering och upphandling av länets kollektivtrafik. Kommunalförbundets medlemmar, det vill säga länets kommuner och Landstinget Sörmland, ska säkerställas en stor grad av inflytande

och rådighet över trafiken och tillhörande trafikekonomi. Enligt *Planeringsprocess och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet* (2014) är Landstinget Sörmland finansieringsansvarig för regional stomtrafik med buss samt regional tågtrafik medan kommunerna är finansieringsansvariga för lokal landsbygdstrafik och stadstrafik inom respektive kommun. För lokal landsbygdstrafik som passerar kommungräns finansieras, om inget annat överenskommes, trafiken utifrån hur stor del av trafikarbetet som produceras inom respektive kommun. Nyckelord i planeringen av trafiken är samverkan och transparens vilket innebär att planeringsprocessen karaktäriseras av en öppenhet och dialog mellan parterna. Planeringsprocessen utgår från två centrala funktioner, trafikbeställning respektive trafik- och ekonomibokslut. Trafikbeställning avser vilket trafikutbud medlemmarna önskar ha inom sitt respektive ansvarsområde. I trafik- och ekonomibokslut beskriver SKTM trafikens funktion och förutsättningar avseende såväl ekonomi som resande. Processen utgår från vissa definierade aktiviteter som ska genomföras varje år men processen sträcker sig över en längre tid. Totalt kan en planeringscykel sägas omfatta tre år. En lång framförhållning krävs från både SKTM och medlemmarna.





Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

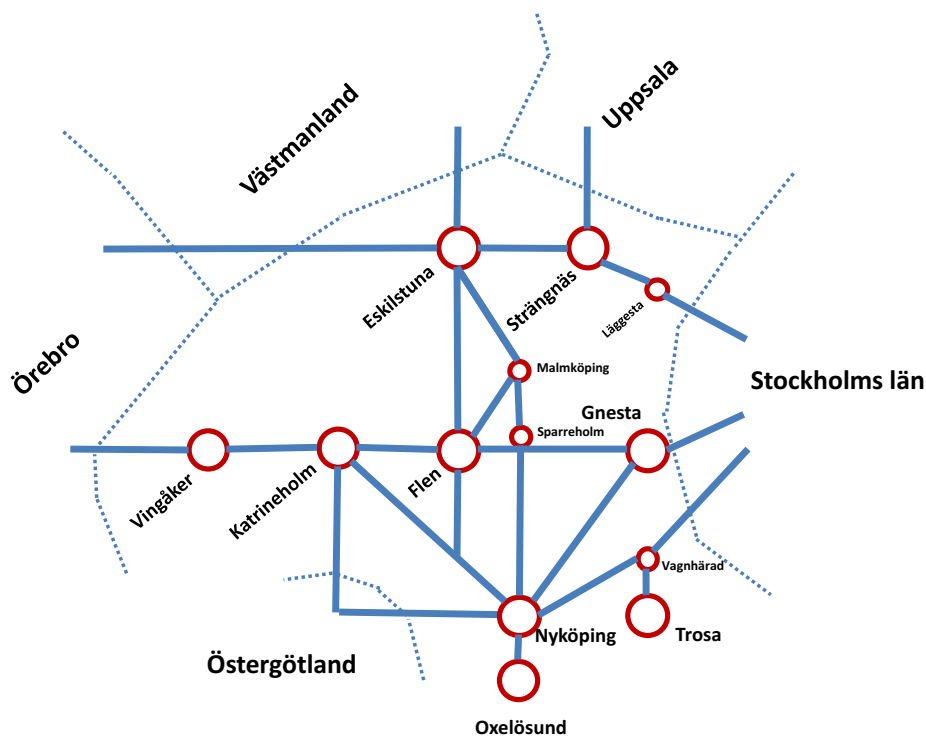
År 2014 tog SKTM fram *Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland* (2014) för resenärer med funktionsnedsättning. Riktlinjerna beskriver på vilket sätt SKTM, länets kommuner, Landstinget Sörmland, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik för alla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

De senaste åren har en rad åtgärder genomförts för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för människor med funktionsnedsättning. Upphandlade fordon uppfyller i allt högre grad de krav som finns och samtliga fordon är utrustade med ramp eller lift för att underlätta ombordstigning.

Inventeringen *Attraktiva bytespunkter i Sörmland* (Regionförbundet Sörmland, 2016) visar att de flesta av de större bytespunkterna och stomnätets hållplatser uppfyller flertalet krav för anpassning till funktionsnedsättningar. Dock visar inventeringen att det återstår en rad åtgärder på stationer, terminaler och större hållplatser innan de kan klassas som fullt tillgängliga med ökad trafiksäkerhet som följd, samt med tydligare och mer lättförståelig information. Trafikverket är vanligen väghållare för busshållplatser

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

Hållplatser, bytespunkter, och anslutande gångstråk behöver dock utvecklas ytterligare när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. SKTM:s mål är att samtliga regionala buss- och tåglinjer ska vara fullt tillgängliga i de tätorter som anges i kartan nedan senast år 2025 (Figur 13). Därutöver ska samtliga tätortslinjer som har ett trafikutbud motsvarande minst tio dubbelturer per dag ha tillgänglighetsanpassade hållplatser senast år 2022. I stadstrafiken ska minst 75 procent av hållplatserna på linje 1-6 i Eskilstuna, linje 1 i Katrineholm, linje 1-3 i Strängnäs respektive linje 1-3 i Nyköping vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020. För att nå målen krävs att ekonomiska resurser avsätts i respektive kommun och på Trafikverket och att samtliga parter enas om prioriteringsordning och tidplan för utbyggnad.



Figur 13. Linjer som ska ha fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter (inom markerade orter) senast år 2025.

SKTM har det övergripande ansvaret för länets kollektivtrafik och ansvarar för upphandling av trafikföretag för att utföra transporterna. I samband med dessa upphandlingar ställer SKTM krav på att samtliga fordon ska uppfylla krav för anpassning till funktionsnedsättningar. Det mänskliga bemötandet är ofta avgörande och där har förarna i kollektivtrafiken en nyckelroll. SKTM ska fortsätta att ställa krav på förarnas goda bemötande i samband med upphandling och uppföljning. Kraven på förarna i detta avseende ska förtydligas och SKTM ska i samråd med trafikföretagen precisera förarnas ansvar att underlätta resan för resenärer med funktionsnedsättning.

För att tillgängligheten till kollektivtrafiken ska kunna öka krävs en tät samverkan mellan olika parter. Särskilt fokus ska ske på dialog med kommunerna när det gäller att möjliggöra hela resan genom anpassning av vägen till och från hållplats. Det är också viktigt att det finns individuella lösningar som annan anropsstyrd trafik, men också tillgång till färdtjänst där behovet finns.

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

Samtliga fordon i busstrafiken kommer uppfylla de krav som ställs på tillgänglighet i samband med moderniseringen av betal- och informationssystemen under 2017. Med införande av realtidsinformation i hela länet kommer information avseende vilket fordon som används på respektive avgång kunna

tillhandahållas genom reseplanerare i mobil och på webb. Samtliga fordon kommer då också erbjuda automatiska visuella och audiella hållplatsutrop. Generellt ska samtliga fordon i stadstrafik vara av läggolvstyp medan samtliga fordon i landsbygdstrafik minst ska ha lift/ramp.

För tågtrafiken kommer tillgängligheten att öka när de nya tågen, Mälartåg, sätts i trafik från år 2019. Nya resecentrum ska anläggas i Strängnäs (2018), Nyköping (preliminärt 2020), Vagnhärad (2028) och Eskilstuna (tidpunkt ej beslutad). Huvudansvaret för att tillgängligheten i dessa anläggningar uppfyller kraven ligger på respektive kommun. SKTM:s uppfattning är att nya resecentra minst ska uppfylla nedanstående funktionella krav på tillgänglighet:

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

Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt

SKTM ser att både offentligt initierad och kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra kollektivtrafikutbudet. Enligt kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheterna, med utgångspunkt i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk eller område kan beslut även tas för del av dygn eller av vecka. I de fall trafiken är länsövergripande sker samverkan med aktuell regional kollektivtrafikmyndighet inför övervägande och beslut om allmän trafikplikt.

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

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

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en trafikpliktsutredning för att analysera den aktuella marknaden. Utredningen ska ge underlag för SKTM om det är möjligt att undanta något område eller stråk från den allmänna trafikplikten, eller att ta beslut om att avstå trafikplikt för just den trafiken. SKTM kommer i så fall att göra en bedömning kring

hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas utifrån resandeutveckling och kundnöjdhet, miljöpåverkan, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och biljettsamverkan.

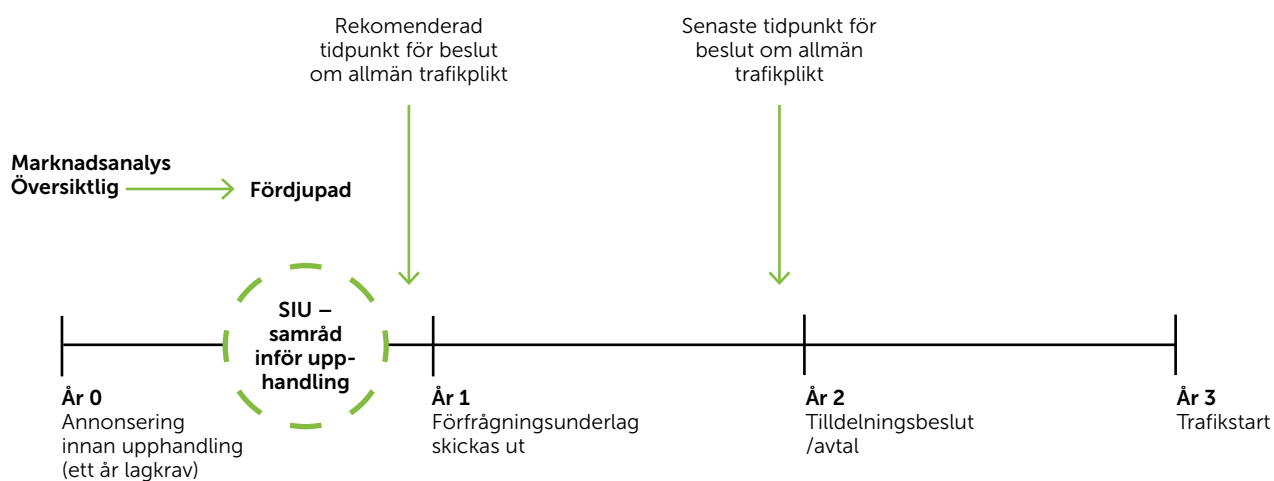
Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. SKTM kommer också att undersöka de grundläggande principerna för kommersiell trafik – att trafiken inte förutsätter subventioner och att det finns betalningsvilja hos resenären för hela kostnaden för tjänsten, samt att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

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

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

Tabell 5. Linjer med högst kostnadstäckningsgrad 2015 (andel av kostnaderna för trafiken som täcks av intäkter från betalande resenärer). Observera att beräkningen utgår från nuvarande trafikavtal och flera antaganden gällande bland annat fordonsanvändning och intäktsfördelning.

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



Figur 14. Process för beslut om allmän trafikplikt och upphandling av trafik.

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

Figur 15. Olika förutsättningar för tilldelning av kapacitet i kollektivtrafikanläggningar.

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

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

Tillträde till hållplatser och bytespunkter

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

Ansaret för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter. När det gäller busstrafikens hållplatser är det väghållarens ansvar, i huvudsak Trafikverket och kommunerna men även enskilda

väghållare förekommer. SKTM ansvarar dock för fast monterad hållplatsutrustning, men inte väderskydd, samt eventuell teknisk utrustning som biljett- och informationssystem. Resecentra och tågstationer ägs av Jernhusen (Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping) eller kommunen (Flen, Gnesta, Strängnäs/Läggesta, Vagnhärad och Vingåker).

I Sörmland ska principer för tillträde till hållplatser, terminaler och resecentra samt prissättning tillämpas så som förutsätts i den vägledning som tagits fram i ett branschgemensamt samarbete (*Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning*, Svensk Kollektivtrafik m fl, 2014).

Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland

Uppföljning av funktionell kollektivtrafik

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

Arbetspendling

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

Marknadsandel

Mäts som andelen resor med kollektivtrafik och taxi sett till det totala resandet med kollektivtrafik, taxi och privata motoriserade fordon (bil, moped och motorcykel). Analys av marknadsandel utgår från pendlings- och biljettstatistik och ska ses som en grov indikation. Uppdelning görs lämpligen i starka stråk och total marknadsandel för alla resor. Nuläge uppskattas till 24 procent i de starka stråken och mellan 10 och 15 procent totalt. Marknadsandelen ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

Resmöjligheter mellan nodstäder

Mäts som andel av länets invånare som når regionens tillväxtområden inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn.

Nuläge beskrivs i tidigare redovisad Figur 6. Antalet resmöjligheter ska öka utifrån målet om att utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor.

Tillgänglighet till kommuncentrum

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



Uppföljning av attraktiv kollektivtrafik

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

Antal resor

Mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Den allmänna kollektivtrafiken omfattar busstrafik och regional tågtrafik och baseras på biljettvisering ombord. Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, sjukresor, omsorgsresor och skol- och särskoleresor och anges som antalet genomförda resor.

Antalet resor med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafiken	ca 13,8 milj. resor*	ca 14 milj. resor	ca 15 milj. resor
Särskild kollektivtrafik	343 000 resor**	Anges senare	Anges senare

*Busstrafikens 10,9 miljoner påstigande bygger delvis på schablonberäkningar då ett nytt betalsystem infördes hösten 2016.

**Omfattar perioden februari-december 2016.

Antal resor per invånare

Mäts som antalet påstigande i förhållande till folkmängden i olika områden. Den särskilda kollektivtrafiken mäts lämpligen utifrån antalet innehavare av färdtjänsttillstånd.

Antalet resor per invånare med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafiken	47,9 resor/invånare	48,3 resor/invånare	50,3 resor/invånare
Särskild kollektivtrafik	1,1 resor/invånare	Anges senare	Anges senare

Nöjdhet

Egna kundundersökningar genomförs med jämna mellanrum kopplat till såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Kundundersökningarna omfattar både resenärer och icke-resenärer i den allmänna kollektivtrafiken och anges som hur nöjd man är sammantfattningsvis med Sörmlandstrafiken. Nöjdhet för den särskilda kollektivtrafiken anges på en 5-gradig skala.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafiken	67 procent	68 procent	70 procent
Särskild kollektivtrafik	3,9	ska öka	ska öka

Punktlighet

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

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik - tåg	-	92 procent	95 procent
Allmän kollektivtrafik - buss	-	Anges senare	Anges senare
Särskild kollektivtrafik	-	Anges senare	Anges senare

Referensmaterial och mätmetodik tas fram under 2017.

Uppföljning av effektiv kollektivtrafik

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

Beläggning

För den allmänna kollektivtrafiken anges beläggning som hur många passagerare som i genomsnitt färdas med kollektivtrafiken för varje utbudskilometer som faktiskt körs och bygger på en uppskattning av antalet personkilometer. För den särskilda kollektivtrafiken tas referensmaterial och mätmetodik fram under 2017.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik - tåg	-	Ska öka	Ska öka
Allmän kollektivtrafik - buss	7,8 passagerare/utbudskm	7,6 passagerare/utbudskm	8,0 passagerare/utbudskm
Särskild kollektivtrafik	-	Ska öka	Ska öka

Antalet passagerare per utbudskilometer ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnads- och energieffektivitet, och samordningsvinsten ska öka utifrån mål om ökad samordning och effektivitet.

Nettokostnad

Mäts som nettokostnad per personkilometer. Nettokostnaden (trafikkostnader minus biljettintäkter) för den allmänna kollektivtrafiken divideras genom antalet invånare respektive körda kilometer för att underlätta jämförelser. Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken. För den särskilda kollektivtrafiken tas metod, nuläge och mål fram under 2017.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik (inkl. skolkort)	1,98 kr/personkm	Ska minska	Ska minska
Allmän kollektivtrafik (exkl. skolkort)	3,87 kr/personkm	Ska minska	Ska minska
Särskild kollektivtrafik	-	Nuläge tas fram	

Nettokostnaden för den allmänna kollektivtrafiken ska minska utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Kostnadstäckning

Mäts som andelen av trafikkostnaden som täcks med biljettintäkter. Räknas fram inklusive skolkortsintäkter. Mäts enbart för allmän kollektivtrafik.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik	35 procent	Ska öka	Ska öka

Kostnadstäckningsgraden ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Förnybara drivmedel

Mäts som andel körda kilometer med förnybara drivmedel.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik	94 procent	95 procent	98 procent
Särskild kollektivtrafik	-	100 procent	100 procent

Andelen körda kilometer med förnybara drivmedel ska öka till 98 procent för den allmänna kollektivtrafiken, och till 100 procent för den särskilda utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet.

Energiförbrukning

Mäts som antal förbrukade kWh per fordonskilometer och mäts enbart för allmän kollektivtrafik (busstrafik).

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik	3,7 kWh/km	3,6 kWh/km	3,0 kWh/km

Energiförbrukningen ska minska utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet.

Uppföljning av tillgänglig kollektivtrafik

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

Utbudskilometer per invånare

Antalet utbudskilometer per invånare är en indikator på vilken service den allmänna kollektivtrafiken erbjuder. Uppgifter tas fram ur SKTM:s trafikdatabas.

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik - tåg	55,7 utbudskm/invånare	69,5 utbudskm/invånare	70,0 utbudskm/invånare

Antalet utbudskilometer per invånare ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

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

	2016	Mål 2017	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik - låggolv	85 procent	98 procent	98 procent
Allmän kollektivtrafik - ramp/lift	99 procent	98 procent	98 procent
Allmän kollektivtrafik - Audiovisuella utrop	98 procent	98 procent	98 procent

Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Andel fullt tillgänglighetsanpassade bytespunkter och hållplatser enligt *Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland* (SKTM, 2014). Följs upp genom inventering av bytespunkter och hållplatser.

Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser varierar i dagsläget, från osäker andel i exempelvis Strängnäs till en väldigt hög andel på Eskilstunas linje 1-6.

Samtliga regionala buss- och tåglinjer ska vara fullt tillgängliga vid sina stationer och hållplatser i Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Gnesta, Flen, Katrineholm, Vingåker, Vagnhärad, Nyköping, Trosa, Sparreholm och Malmköping senast år 2025. Samtliga tätortslinjer som har ett trafikutbud motsvarande minst tio dubbelturer per dag ska ha tillgänglighetsanpassade hållplatser senast år 2022. I stadstrafiken ska minst 75 procent av hållplatserna på linje 1-6 i Eskilstuna, linje 1 i Katrineholm, linje 1-3 i Strängnäs respektive linje 1-3 i Nyköping vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020.



