Trafikförsörjningsprogram
för Sörmland 2026–2035



Region Sörmland

Förord

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut mål och ambitioner för kollektivtrafikens utveckling. I Sörmland svarar kollektivtrafiken för runt 20 procent av de motoriserade resorna. Även om det är en relativt hög nivå jämfört med liknande regioner är vår ambition tydlig – att marknadsandelen ska öka ytterligare. Vår målsättning är att vi på sikt ska göra en förflyttning till en nivå på åtminstone 25 procent. För att nå dit krävs ett målmedvetet arbete där många aktörer måste samverka. Såväl Region Sörmland som länets kommuner måste fortsatt genomföra smarta satsningar på kollektivtrafikens utbud och tillgänglighet. Vår infrastruktur måste underhållas och förbättras på ett sätt som gör att våra tåg och bussar kommer fram snabbare och mer förutsägbart.

Det här är fjärde versionen av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram och denna gång har vi valt att endast göra en begränsad revidering av programmet med syfte att förtydliga målen och förenkla läsbarheten. Av remissvaren kan vi konstatera att det finns många bra förslag och idéer på hur kollektivtrafiken och vårt trafikförsörjningsprogram kan utvecklas ytterligare. Det är något som vi med tacksamhet tar med oss och som jag hoppas vi får anledning att återkomma till inom en snar framtid.

Vi tar också avstamp utifrån att Region Sörmland i februari 2026 antog en storregional kollektivtrafikstrategi. Genom denna strategi har vi för första gången en utpekad ambition och plattform för det riktigt långsiktiga perspektivet för hur kollektivtrafiken i vår region kan utvecklas.

Kollektivtrafiken i Sörmland och i Stockholm-Mälarregionen är på väg på en spännande resa. Vi hoppas att så många som möjligt följer med!



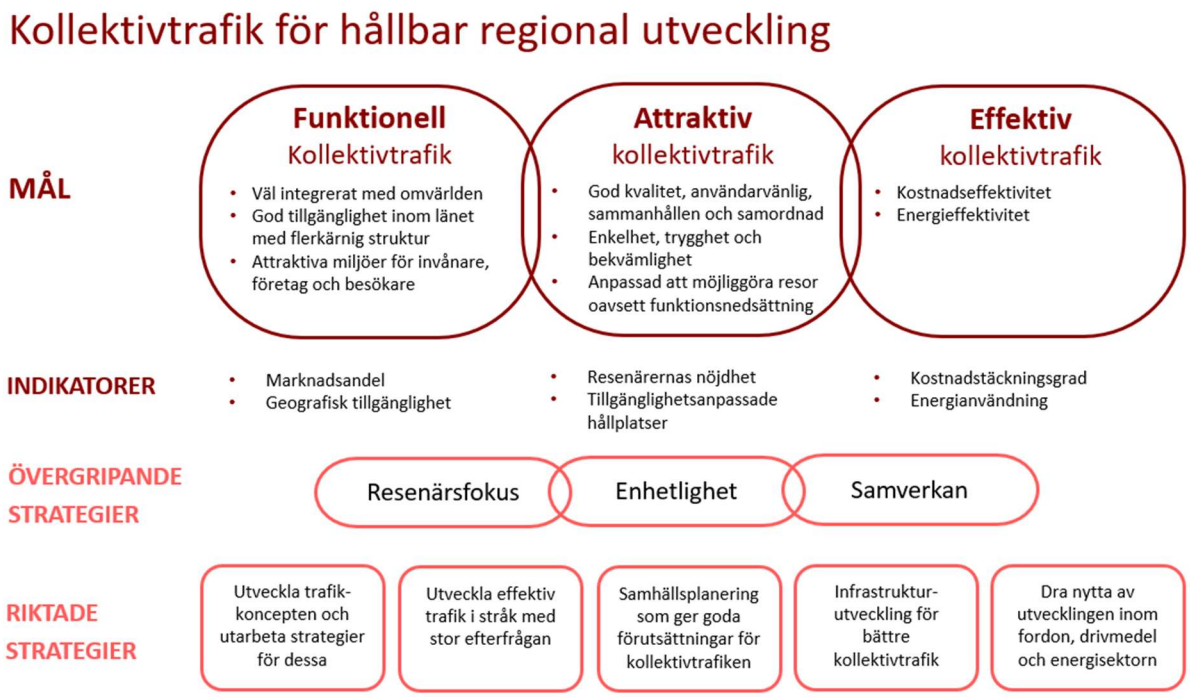
Christoffer Öqvist (M)
Regionstyrelsens ordförande

Sammanfattning

Region Sörmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län och har därmed ansvar för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet redovisar behovet av kollektivtrafik och anger mål för kollektivtrafikförsörjningen. Programmet är således det viktigaste dokumenten för styrningen av kollektivtrafiken i länet.

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling och utgör ett viktigt verktyg för genomförandet av Sörmlands regionala utvecklingsstrategi. Utifrån prioriteringar i Sörmlands regionala utvecklingsstrategi samt Strukturbild Sörmland, har tre målområden för trafikförsörjningsprogrammets mål identifierats och inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035. För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Strategier är inriktningar i detta arbete, flera av strategierna har effekt på mer än ett funktionsmål.

De långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och det är angeläget att formulera ambitioner för längre tidsperspektiv. För Sörmland består utmaningarna i att stärka kopplingarna till viktiga utvecklingsområden i omkringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. En attraktiv kollektivtrafik i Sörmland och Stockholm-Mälarregion är också ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan och en del i arbetet med att skapa ett jämlikt och jämställt samhälle.



Figur 1. *Sammanfattande bild av trafikförsörjningsprogrammets mål, målindikatorer och strategier.*

Innehåll

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 5
VAD ÄR ETT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM? 6
TILL VEM RIKTAR SIG TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET? 6
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS DISPOSITION 6
VAD SOM STYR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET 7
Behovet och utbudet av kollektivtrafik 9
KOLLEKTIVTRAFIKENS NYTTA 10
SÖRMLANDS UTVECKLING 12
KOLLEKTIVTRAFIKEN I SÖRMLAND 15
Mål för kollektivtrafiken 19
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅLBILD 20
MÅL OM FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK 21
MÅL OM ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK 22
MÅL OM EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK 23
MÅLUPPFÖLJNING 24
Strategier och vägen framåt 25
ÖVERGRIPANDE STRATEGIER 26
RIKTADE STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ ETT ELLER FLERA MÅL 27
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE 30
FINANSIERING OCH EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR 32
Särskild kollektivtrafik 33
OM DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN 34
MÅL FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN 35
STRATEGIER FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN 36

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram



I detta inledande kapitel beskrivs vad trafikförsörjningsprogrammet är för typ av dokument, vad som styr dess utformning och till vem det riktar sig.

VAD ÄR ETT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM?

Trafikförsörjningsprogrammet är ett styrdokument som tas fram av regionala kollektivtrafikmyndigheter för att beskriva behovet av kollektivtrafik, sätta mål för hur den ska utvecklas och ange vilka strategier som ska tillämpas för att uppnå dessa mål. Programmet täcker alla typer av kollektivtrafik oavsett om den är kommersiell eller upphandlad.

TILL VEM RIKTAR SIG TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET?

Programmet riktar sig till Region Sörmland, till kommuner och övriga myndigheter med rådighet över beslut och åtgärder för en omställning till ett hållbart transportsystem, samt till alla organisationer och aktörer i länet som är berörda av målen och som bidrar till att uppfylla dem. Programmet ska fungera vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafik, hållbart resande och samhällsplanering i länet. Region Sörmland har en central roll för att uppnå programmets intentioner och mål, inte minst genom samverkan med andra.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS DISPOSITION

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland är disponerat i tre övergripande delar; behov, mål samt strategier för att uppnå dessa. Den särskilda kollektivtrafikens mål och strategier beskrivs i ett enskilt avsnitt.



Figur 2. *Trafikförsörjningsprogrammets tre övergripande delar.*



VAD SOM STYR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

Enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet och denna myndighet ska ansvara för att det finns ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Region Sörmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Sörmland.

Lagen om kollektivtrafik anger formerna för trafikförsörjningsprogrammet medan själva innehållet och målen bestäms regionalt. I Region Sörmland är det Sörmlands regionala utvecklingsstrategi och den tillhörande ”Strukturbild Sörmland” (se sammandrag sid. 8) som anger den grundläggande inriktningen, liksom regionens klimat- och energistrategi.



Figur 3. *Sambandet mellan trafikförsörjningsprogrammet och övergripande regionala mål och styrdokument.*

Den regionala planeringen utgår vidare ifrån lagstiftning och målsättningar på nationell och internationell nivå, som de transportpolitiska målen, de nationella miljömålen och FN:s internationella konventioner samt FN:s handlingsplan Agenda 2030 för hållbar utveckling. Bland målen i Agenda 2030 är mål 13 ”Bekämpa klimatförändringarna” särskilt centralt tillsammans med mål 11 ”Hållbara städer och samhällen” och delmål 11.2 ”Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla”.

Relaterade planer och processer

Till helhetsbilden kopplas många olika aktörer, planer och processer som tillsammans bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och till att skapa förutsättningar för densamma. En stark koppling till kollektivtrafik finns i länsplanen för regional transportinfrastruktur där statliga medel avsätts för investeringar som exempelvis tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Kommunerna med sitt planmonopol är en viktig aktör inom samhällsplaneringen och samverkanspart inom kollektivtrafikplaneringen. I Sörmland är kommunerna även finansiär av lokal kollektivtrafik. Samverkan med kommunerna regleras i dokumentet ”Överenskommelse om Kollektivtrafik i Södermanlands län”.

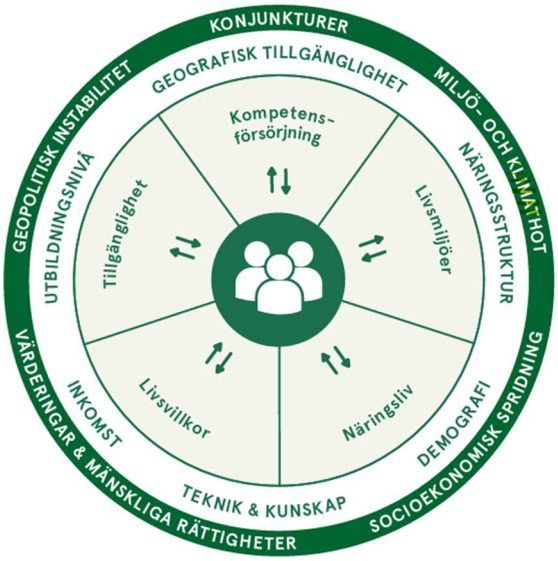
Inom ramen för ÖMS (Samverkan östra Mellansverige) sker samverkan om ett gemensamt storregionalt planeringsunderlag som är vägledande för regioner och kommuner i östra Mellansverige och i det särskilda EBS-samarbetet (En Bättre Sits) koordineras de storregionala frågorna med koppling till transportinfrastrukturen.

Sörmlands regionala utvecklingsstrategi, sammandrag

Sörmlands regionala utvecklingsstrategi (RUS) visar inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet genom att ange de långsiktiga prioriteringarna för hur vi skapar hållbar regional utveckling i Sörmland. Utvecklingsstrategin tar sin utgångspunkt i FN:s globala mål, Agenda 2030. Målet är att Sörmland ska vara ett socialt hållbart samhälle med goda och jämlika livsvillkor, där människor lever ett gott liv med god hälsa utan orättfärdiga skillnader. Sörmlands regionala utvecklingsstrategi pekar ut fem prioriterade inriktningar för en hållbar framtid:

1. *Goda boende- och livsmiljöer som ger jämlika möjligheter till arbete, välbefinnande och välfärd*
2. *En hållbar fysisk och digital tillgänglighet och mobilitet*
3. *Livslångt lärande för tryggad kompetensförsörjning*
4. *Ett växande och dynamiskt näringsliv som bidrar till hållbar omställning*
5. *Jämlika livsvillkor och god hälsa för alla, med särskilt fokus på barn och unga*

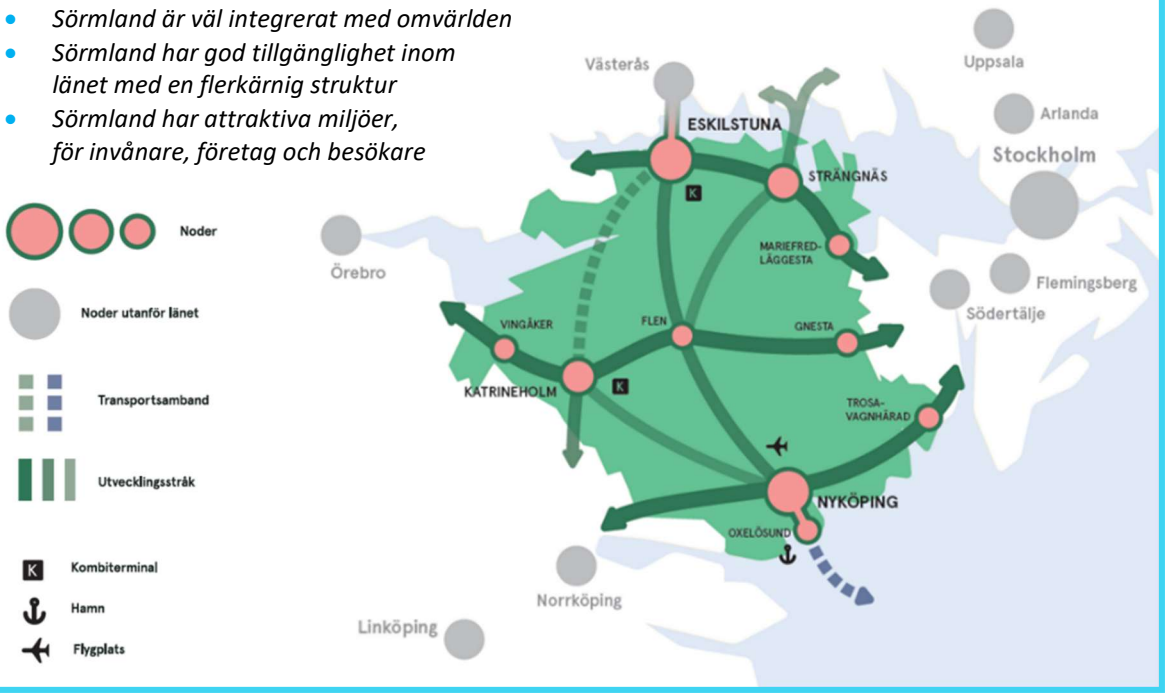
Sörmlands modell för hållbar regional utveckling (till höger) belyser med människan i centrum hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra. Modellen beskriver även ett antal påverkande förutsättningar.



Strukturbild Sörmland, sammandrag

Strukturbild Sörmland är den del av den regionala utvecklingsstrategin som beskriver den rumsliga utvecklingen av Sörmland. Strukturbilden visar framtida utveckling av platser, funktionella noder samt samband inom länet och med omvärlden. Strukturbilden definierar tre strategiska områden med ställningstaganden som är vägledande ur ett funktionellt och strukturellt perspektiv:

- *Sörmland är väl integrerat med omvärlden*
- *Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur*
- *Sörmland har attraktiva miljöer, för invånare, företag och besökare*



Behovet och utbudet av kollektivtrafik



Varför behövs kollektivtrafik och på vilket vis är kollektivtrafiken viktig för Sörmland och dess invånare? I detta kapitel beskrivs behovet av kollektivtrafik men också hur dagens kollektivtrafik i Sörmland är uppbyggd.

KOLLEKTIVTRAFIKENS NYTTA

I den regionala utvecklingsstrategin för Sörmland beskrivs regionens utvecklingsmål och framtidsbild. Sörmland ska vara en region med stark attraktionskraft, som bygger på bland annat tillgänglighet, inkludering och goda livsmiljöer för alla som bor och verkar i länet.

Här har kollektivtrafiken en central roll! Kollektivtrafiken bidrar med betydande samhällsnyttor, dels i omställningen mot ett mer hållbart resande, dels genom att tillgängliggöra länet för de som bor och verkar här.

Nyttor som uppstår när resande flyttas över från bil till kollektivtrafik är kanske de som främst brukar framhävas bland kollektivtrafikens fördelar. De omfattar minskade utsläpp från transportsystemet, minskad energianvändning och frigörande av värdefullt markutrymme i regionens stadsmiljöer.

Listan över nyttor som kollektivtrafiken bidrar till är emellertid mer omfattande än så, vilket exempelvis framgår av Svensk Kollektivtrafiks rapporter ”Kollektivtrafikens Samhällsnytta” (2017) och ”Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna” (2018).

Hållbar mobilitet för klimatet, miljön och hälsan

Klimatförändringen är en av de svåraste utmaningarna människan står inför, och det är av största vikt att fortsätta arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Sverige har som mål att nå noll nettoutsläpp senast år 2045 samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen ska bli helt fossilfri.

Sörmland har sedan millennieskiftet haft en befolkningstillväxt, med ökade transportbehov som följd, även om bättre förutsättningar för distansarbete inneburit en viss trendförändring. Tillväxten är en stor tillgång för regionen men också en utmaning när det kommer till att nå klimatmålen.

Transporter står idag för en mycket stor andel av den direkta klimatpåverkan. Även utbyggbyggnaden av infrastruktur påverkar i hög grad miljön och klimatet. En omställning behöver därför ske vad gäller drivmedel men framför allt när det gäller hur vi löser behoven av tillgänglighet och mobilitet. Hållbar mobilitet och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken av det motoriserat resande bidrar till minskat klimatavtryck och minskad trängsel i transportsystemet.

Då kollektivtrafikresor ofta kombineras med en gångresa eller cykelresa bidrar de till vardagsmotion och förbättrad folkhälsa. När fler väljer att resa kollektivt i stället för med bil kan det även ge positiva effekter för trafiksäkerheten.

God tillgänglighet för jämlika förutsättningar

Sociala och ekonomiska skillnader innebär att viss vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafik för sitt vardagsresande än andra. Bland de som oftare är beroende av kollektivtrafik återfinns barn och unga, äldre och personer med funktionsnedsättning samt personer i hushåll med lägre inkomster. Kvinnor reser generellt sett mer kollektivt än män, vilket belyser kollektivtrafikens jämställdhetsperspektiv. Barn är särskilt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande eftersom de inte har samma handlingsutrymme som vuxna. Tillgängligheten till kollektivtrafik påverkar människors liv och möjlighet att ta del av samhällets utbud och på så vis påverkar det även jämlikheten.

Kollektivtrafiken behöver utifrån olika gruppers behov och förutsättningar erbjuda tillgänglighet till skolor och arbetsplatser, handel, hälso- och sjukvård, offentlig och kommersiell service, kulturutbud och fritidsaktiviteter.

Av särskild betydelse för att skapa jämlika förutsättningar är den särskilda kollektivtrafiken med färdtjänst som är till för de som på grund av en funktionsnedsättning har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda den allmänna kollektivtrafiken. Särskild kollektivtrafik har en viktig roll i att bidra till ökad jämlikhet och delaktighet för att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra, fritt ska kunna bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid.

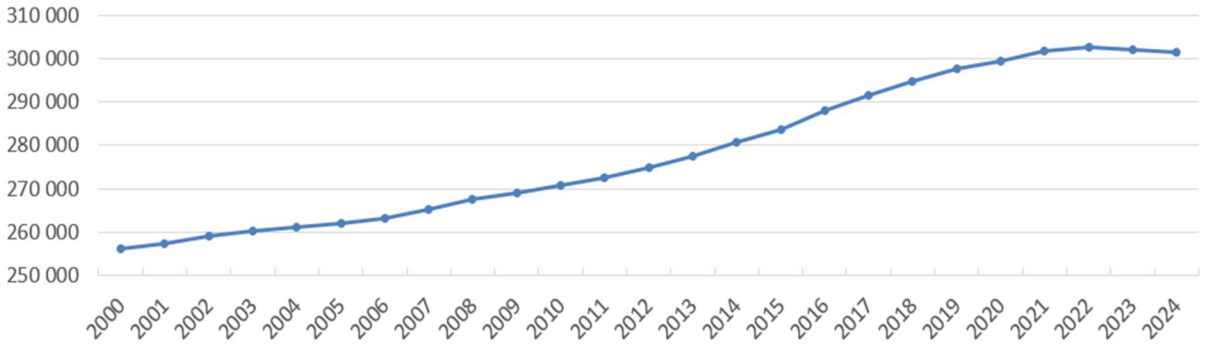


SÖRMLANDS UTVECKLING

Behovet av kollektivtrafik förändras över tid kopplat till exempelvis befolkningsutveckling, pendling och förändringar på arbetsmarknaden. I detta avsnitt följer en presentation av några faktorer av Sörmlands utveckling som har bäring på kollektivtrafikens behov.

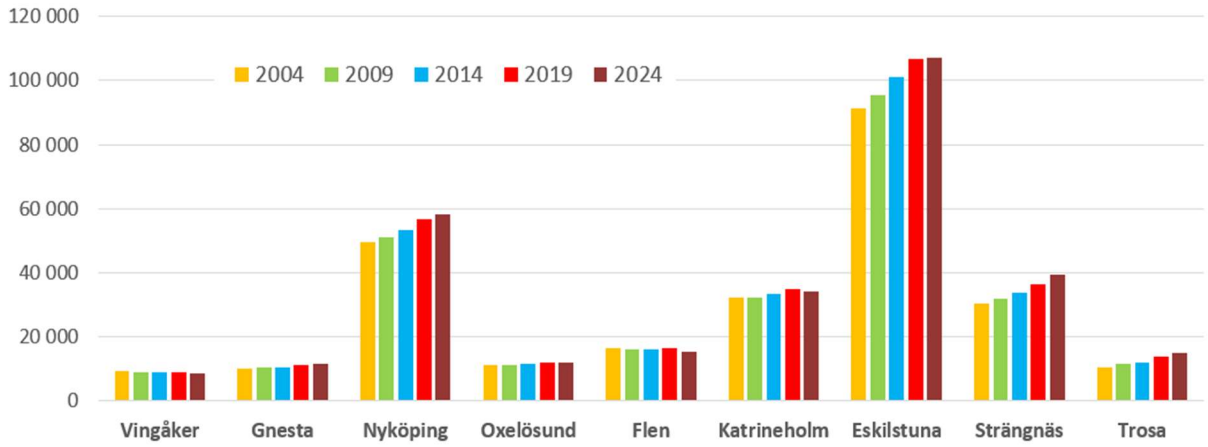
Befolkningsutveckling

Sörmland har under en lång tid haft en ökande befolkning. År 2021 bodde för första gången fler än 300 000 personer i Sörmland och år 2022 har ytterligare några hundra tillkommit. Även om det mellan 2022 och 2024 syns en minskning av det totala antalet sörmlänningar visar prognoser på en långsiktigt fortsatt befolkningstillväxt. Enligt SCB beräknas befolkningen i Sörmland uppgå till ca 310 500 år 2035 och ca 325 000 år 2050.



Figur 4. *Befolkningsutvecklingen i Sörmland, utfall år 2000–2024. Källa: SCB*

Utvecklingen i Sörmland varierar inte bara över tid utan också inom länet där vissa områden har en starkare trend än andra, vilket kan kopplas till skillnader i konkurrenskraft och geografisk närhet. En differerad utveckling med tydligare befolkningsökning i vissa områden förväntas bidra till en ökad efterfrågan av kollektivtrafik i specifika delar av länet samtidigt som kollektivtrafik, i synnerhet tågtrafik, är ett viktigt verktyg för att stärka andra delar av länets konkurrenskraft.



Figur 5. *Förändring av folkmängden per kommun, 5-årsintervall år 2004–2024. Källa: SCB*



Utveckling av bebyggelse

Prognoser för bebyggelseutvecklingen i Sörmland följer i stora drag samma utveckling som befolkningstillväxten. Kommuner med starkare tillväxttrend planerar och utvecklar för fler bostäder. Denna utveckling har också mönster som kan kopplas till den fysiska närheten och styrkan på de olika arbetsmarknaderna.

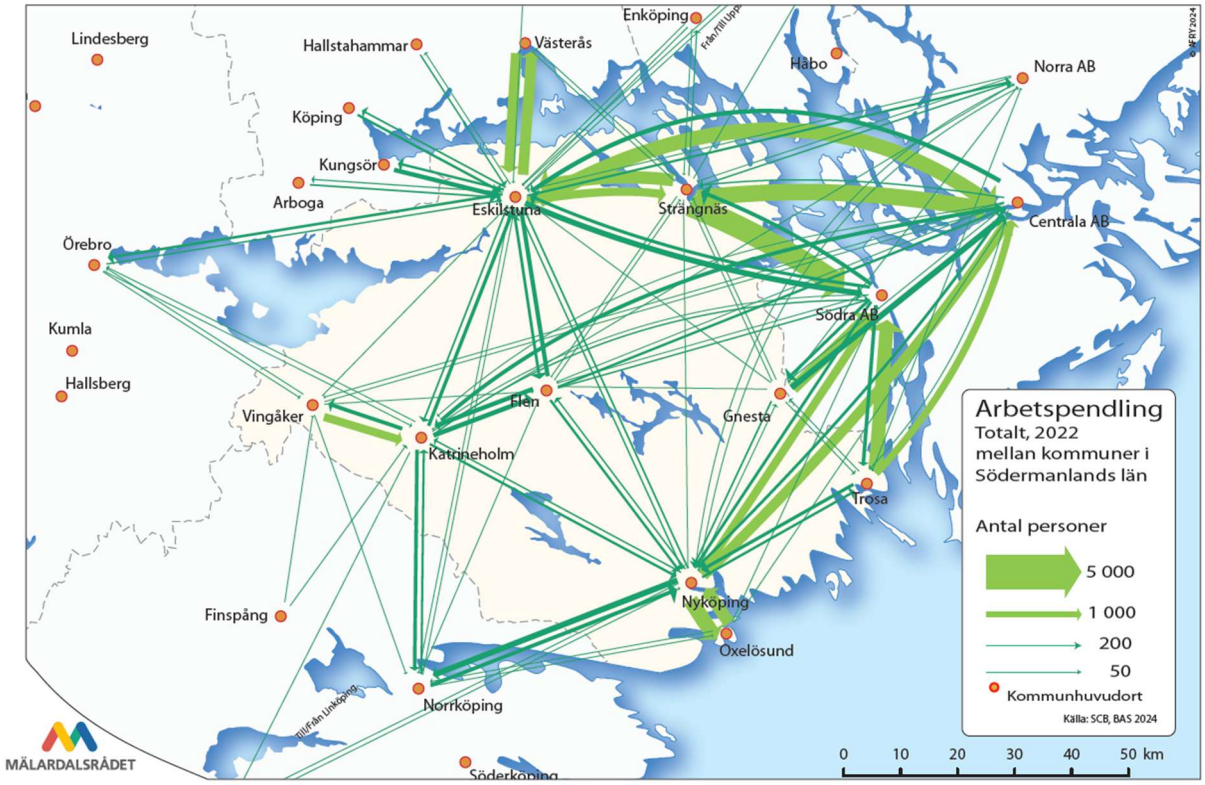
Bebyggelseutvecklingen uppvisar en ihållande trend av urbanisering där en övervägande majoritet av bebyggelseutvecklingen planeras till de större tätorterna. I de flesta fall innebär det goda förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning då utveckling ofta kan ske i stationsnära lägen och i redan befintliga kollektivtrafikstråk. Givetvis förväntas utveckling även ske i enskilda lägen på landsbygderna. En sådan utveckling tenderar vara svår att möta med en god kollektivtrafikförsörjning.

Arbetsmarknad och pendling

Bland de starkaste faktorerna som påverkar behovet och utvecklingen av kollektivtrafiken är hur pendlingsmönstren ser ut. Samtidigt innebär utvecklad kollektivtrafik med förbättrad tillgänglighet att pendlingsmönstren förändras. En trend har varit att den långväga pendlingen har ökat vilket kan bero på att pendlingsmöjligheterna har förbättrats och att den digitala utvecklingen har underlättat distansarbete, varför pendling inte alltid behöver ske på daglig basis.

Sörmland präglas idag av en omfattande arbetspendling över länsgräns med tonvikt på pendling till, men också från, Stockholms län. Pendlingen över länsgräns är också förhållandevis stark mellan Eskilstuna och Västerås men även mellan Nyköping respektive Katrineholm och Norrköping finns det större pendlingsflöden.

När det gäller pendling över kommungräns inom länet så är de starkaste kopplingarna mellan grannkommunerna Nyköping och Oxelösund, Strängnäs och Eskilstuna samt mellan Vingåker och Katrineholm. Enligt SCB:s förteckning över lokala arbetsmarknadsregioner räknas idag Gnesta, Strängnäs och Trosa kommuner till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion. Nyköping och Oxelösund bildar en gemensam lokal arbetsmarknadsregion samtidigt som Flen, Katrineholm och Vingåker numera räknas in i Eskilstunas lokala arbetsmarknadsregion.



Figur 6. *Arbetspendling 2022 mellan kommuner inom Sörmlands län och angränsande län. Bilden visar den totala arbetspendlingen oavsett färdsätt. Källa: Mälardalsrådet, 2024.*

Utbildning

Sörmland har en jämförelsevis låg utbildningsnivå vilket kan förklaras av länets karaktär med näringar som historiskt har dominerats av jordbruk och tillverkning. Idag är utbildning av större betydelse både för individens försörjning och för den regionala utvecklingen.

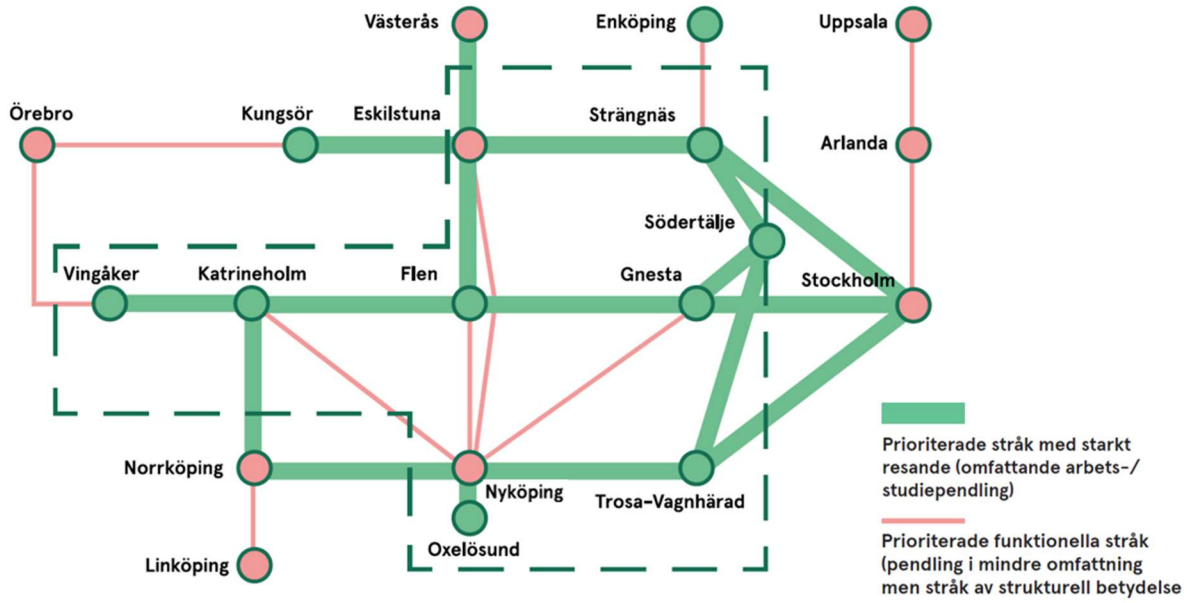
Ansträngningar pågår för att höja utbildningsnivån och som ett led i dessa har Sörmland fått ett universitet i och med att Mälardalens högskola i Eskilstuna har blivit Mälardalens universitet. Flera lärosäten för högre utbildning finns även i angränsande län, främst i Stockholm, Huddinge, Västerås, Norrköping, Örebro, Linköping och Uppsala. Goda resmöjligheter med regional kollektivtrafik är av stor betydelse för att tillgängliggöra utbildning för invånarna och för att dessa ska kunna välja att studera vidare även utan att behöva flytta. Kollektivtrafiken fyller även en viktig roll för den ofta lokala eller mellankommunala pendlingen till grundskolor och gymnasieskolor, vilken utgör en stor andel av resandet.

KOLLEKTIVTRAFIKEN I SÖRMLAND

Kollektivtrafiken i Sörmland bedrivs av flera aktörer och under olika varumärken. Under varumärket Sörmlandstrafiken bedrivs regional busstrafik, landsbygdstrafik och stadstrafik.

Under varumärket Sörmlandstrafiken utförs även särskild kollektivtrafik, det vill säga sjukresor för regionens räkning samt färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och vissa övriga resor på uppdrag av kommunerna.

Den regionala tågtrafiken bedrivs under varumärket Mälartåg av det med angränsande län samägda bolaget Mälardalstrafik med undantag för pendeltåget mellan Gnesta och Södertälje som bedrivs av Stockholms Lokaltrafik i samverkan med Region Sörmland.



Figur 7. *Schematisk karta över Region Sörmlands prioriterade regionala kollektivtrafikstråk och dess noder (kommunhuvudorter i grönt och storregionala nodstäder enligt EBS med Arlanda i rosa). Stråken symboliserar kopplingar och inte specifika tåg- eller busslinjer. Strukturen har kopplingar till flera mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet. Prioriteringarna är gjorda utifrån stråkens betydelse för Sörmlands behov.*

Den upphandlade buss- och tågtrafiken kompletteras av kollektivtrafik som drivs på kommersiella grunder. Mest framträdande inom den kommersiella trafiken är fjärrtågtrafiken som betjänar Katrineholm med förbindelser till Stockholm, Göteborg samt till Värmland och Oslo. Inom busstrafiken finns Trosabussen mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholm via Vagnhärad, vilken har ett biljettsamarbete med den regionala tågtrafiken. Därtill finns flygbussar till Skavsta flygplats liksom fjärrbussar främst utefter vägarna E20 och E4 och som i begränsad omfattning betjänar exempelvis Nyköping och Eskilstuna.

Den kommersiella tågtrafiken har en mycket stor betydelse för Sörmlands nationella och internationella tillgänglighet. Viktiga accesspunkter med den kommersiella fjärrtrafiken finns i Katrineholm och utanför länet i exempelvis Örebro, Södertälje Syd, Norrköping/Linköping samt i Stockholm. Även tillgängligheten till kommersiell flygtrafik vid Arlanda och Skavsta flygplatser är av stor betydelse för länet.

Under följande rubriker beskrivs den upphandlade allmänna kollektivtrafiken i Sörmland:

Regional tågtrafik

Den regionala tågtrafiken är stommen i Sörmlands kollektivtrafik. För att reglera den regionala tågtrafiken utifrån samhällets behov har trafiken belagts med trafikplikt och handlats upp i samverkan med angränsande län. Linjenätet som trafikeras av Mälartåg består av tre öst-västliga linjer och en nord-sydlig som knyter samman Sörmland internt och med angränsande län. Därtill finns Stockholms Lokaltrafiks pendeltåg mellan Gnesta med centrala Södertälje. De regionala tåglinjerna är:

- *Örebro – Arboga – Kungsör – Eskilstuna – Strängnäs – Läggesta – Nykvarn – Södertälje Syd – Flemingsberg – Stockholm – Arlanda – Knivsta – Uppsala*
- *Hallsberg – Vingåker – Katrineholm – Flen – Gnesta – Södertälje Syd – Flemingsberg – Stockholm*
- *Norrköping – Kolmården – Nyköping – Vagnhärad – Södertälje Syd – Flemingsberg – Stockholm*
- *Linköping – Norrköping – Katrineholm – Flen – Hälleforsnäs – Eskilstuna – Kvicksund – Västerås – Sala – Heby – Morgongåva – Uppsala*
- *Gnesta – Mölnbo – Järna – Södertälje Syd – Södertälje Hamn – Södertälje Centrum*

Stora satsningar har gjorts på den regionala tågtrafiken sedan 2017 då Mälartåg introducerades med nya fordon och utökad trafik. Samma år introducerades också Movingo, en periodbiljett som gäller både på regionaltågen och i den anslutande busstrafiken. Därefter har ytterligare förbättringar genomförts och de flesta sträckor trafikeras nu av en tur i timmen under dagtid på vardagar förstärkt till halvtimmestrafik under pendlingstid. Eftersom samtliga tåglinjer passerar över länsgränser krävs samråd om trafikförändringar med angränsande län. För utvecklingen på längre sikt sker samverkan i det storregionala forumet ”En Bättre Sits”.

Regional busstrafik

Den regionala busstrafiken utgör tillsammans med tågtrafiken stommen i kollektivtrafiken och de trafikerar de prioriterade regionala kollektivtrafikstråken (se figur 7). Busstrafiken bedrivs mellan länets kommunhuvudorter på sträckor där det saknas tågtrafik eller i tillägg till tågtrafiken. Utbudet med den regionala busstrafiken är vanligen en tur i timmen med insatsturer som ger halvtimmestrafik under pendlingstid.

I vissa stråk finns regional expressbusstrafik med få stopp i syfte att överbrygga långa distanser med attraktiva restider. Expressbusstrafiken bedrivs som komplement till ordinarie buss- eller tåglinje. Utbudet är ofta begränsat beroende på efterfrågan och utbudet av alternativa resmöjligheter.

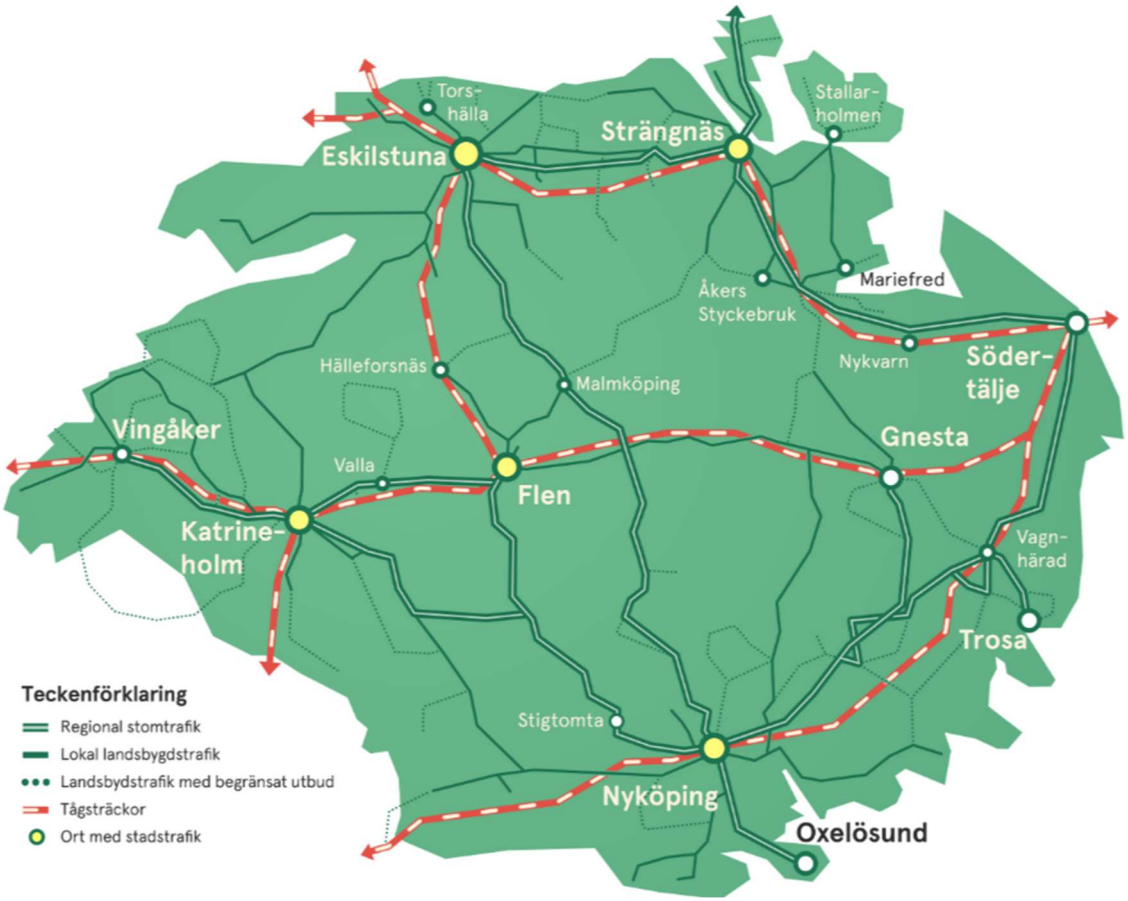
Landsbygdstrafik

Landsbygdstrafikens linjer kör i huvudsak inom respektive kommun och knyter i första hand samman kommunernas olika tätorter men försörjer även landsbygden med trafik. Linjer som knyter samman olika tätorter tenderar ofta att ha ett utbud i enlighet med definitionen för ”gott kollektivtrafikutbud”, (se ”mål om funktionell kollektivtrafik”). Linjer som bara trafikerar landsbygdsområden har oftast ett mer begränsat utbud. Gemensamt för landsbygdstrafiken är att den vanligen är anpassad efter skolelevers resbehov.

I områden med längre än 2 kilometer till närmsta hållplats tillhandahålls vanligen en form av anropsstyrd trafik, kallad ”kompletteringstrafik”. Syftet är att möjliggöra resor för dem som har begränsade möjligheter att lösa sitt resbehov på egen hand. Kompletteringstrafiken kan vanligen beställas till närmsta tätort eller bytesnod med anslutande kollektivtrafik. Antalet resmöjligheter är ofta begränsat till enstaka tillfällen per vecka.

Stadstrafik

Stadstrafik finns i Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping och Strängnäs. Omfattningen och karaktären av stadstrafik skiljer sig stort mellan städerna där Eskilstuna med sin storlek har överlägset störst utbud och mest resande. Stadstrafiken har ofta en hög turtäthet med minst en tur i halvtimmen som grund och därutöver tätare trafik om efterfrågan finns.



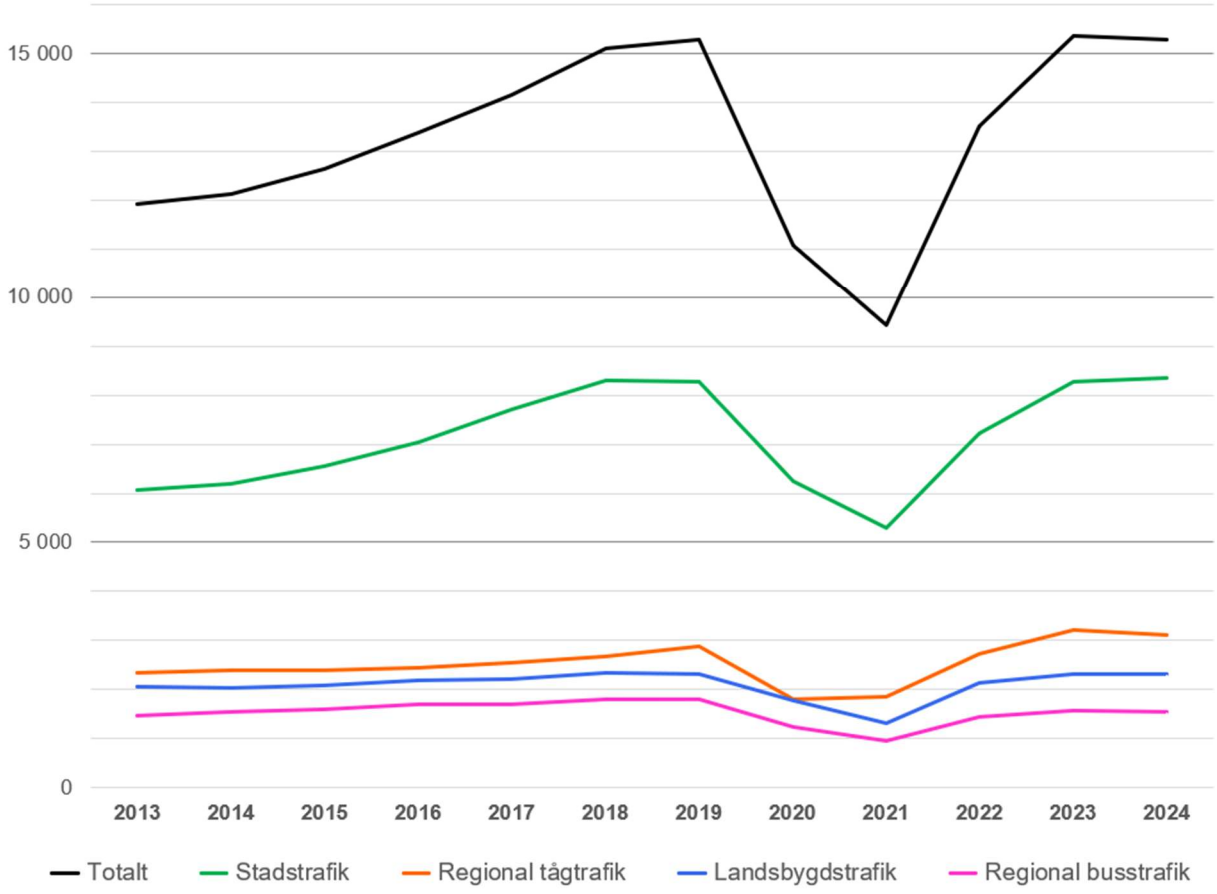
Figur 8. *Översiktlig bild av den upphandlade allmänna kollektivtrafiken som bedrivs med tåg och bussar genom Sörmlandstrafiken och Mälardalstrafik eller av angränsande regioner i samverkan med Region Sörmland.*

Resandet i kollektivtrafiken

Resandet i den allmänna kollektivtrafiken i Sörmland har ökat under en längre tid fram tills att coronapandemin drabbade Sverige i början av år 2020 och resulterade i ett kraftigt minskat resande. Därefter har resandet i Sörmland återhämtat sig till nivån före pandemin.

Orsakerna till resandeutvecklingen kan vara många, det kan exempelvis bero på förändringar i trafikutbudet, befolkningens demografi, arbetsmarknaden (bland annat förändrade möjligheter till distansarbete i vissa branscher), ekonomi, taxor och drivmedelspriser.

År 2013 genomfördes en omfattande förändring av busstrafikens utbud och linjenät i Sörmland varpå resandet i busstrafiken ökade med omkring 30 % fram till år 2019. Kraftigast var resandeökningen i stadstrafiken med omkring 40 %. År 2016 infördes Sörmlandstaxan i busstrafiken med en zon-baserad taxa och tåg-giltighet för periodkort. År 2017 började infasningen av nya regionaltåg under varumärket Mälartåg och samtidigt infördes Movingo periodbiljett i tågtrafiken med giltighet även i anslutande kollektivtrafik. Även förbättringar av tågtrafikens trafikutbud genomfördes vid denna tidpunkt. Eftersom den regionala tågtrafiken många gånger är parallell med den regionala busstrafiken har en viss överflyttning av resande skett till tåg sedan införandet av Sörmlandstaxan och Mälartåg.



Figur 9. *Diagram över antal påstigande i tusental på Sörmlandstrafikens bussar samt på Mälartåg och SL pendeltåg vid stationer i Sörmland. Observera att tågresor som påbörjas utanför länet ej är inkluderade.*

Mål för kollektivtrafiken



För att styra kollektivtrafikens utveckling har flera olika mål tagits fram. I detta kapitel beskrivs de olika målen och den samlade målbilden. I det här kapitlet beskrivs målbilden och vilka utgångspunkter som ligger till grund för målen med tidshorisont 2035.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅLBILD

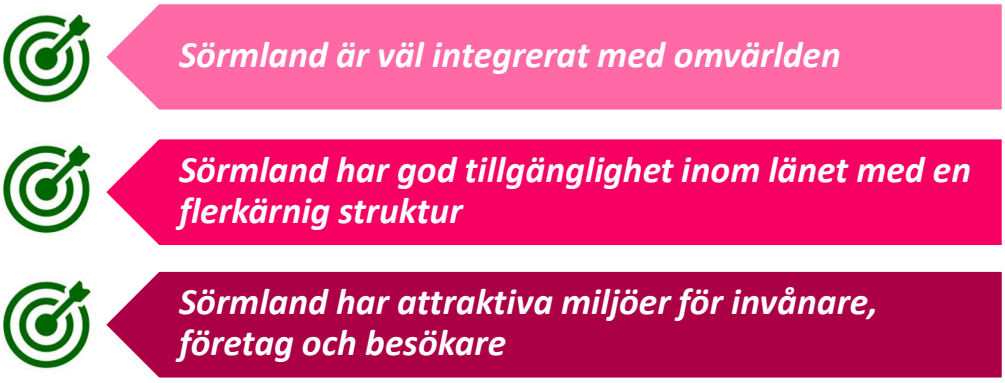
För kollektivtrafiken i Sörmland antas åtta mål med sikte på år 2035 indelade i tre målområden; Funktionell, Attraktiv och Effektiv (se figur 10). Målen utgör prioriterade områden för utveckling och beskriver övergripande vad som ska kännetecknа kollektivtrafiken i Sörmland år 2035. Målen är formulerade för att bidra till mål i Sörmlands regionala utvecklingsstrategi och de globala målen i Agenda 2030 om hållbar regional utveckling. Målen är styrande för den allmänna kollektivtrafiken och vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafik och hållbart resande i Sörmland.

Till de olika målen kopplas även ett antal indikatorer som är viktiga att följa upp då de visar riktningen och är en viktig del i den sammanvägda bedömningen av hur väl målen uppfylls. Mål för den särskilda kollektivtrafiken anges i kapitlet om Särskild kollektivtrafik.



Figur 10. *Sammanhållen målbild för kollektivtrafiken bestående av tre målområden och åtta mål.*

MÅL OM FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK



Målet om en funktionell kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling handlar om hur kollektivtrafiken ska vara en del av och bidra till en hållbar utveckling i Sörmland. Genom detta målområde görs en direkt koppling till Strukturbild Sörmland, den fysiska dimensionen av den regionala utvecklingsstrategin.

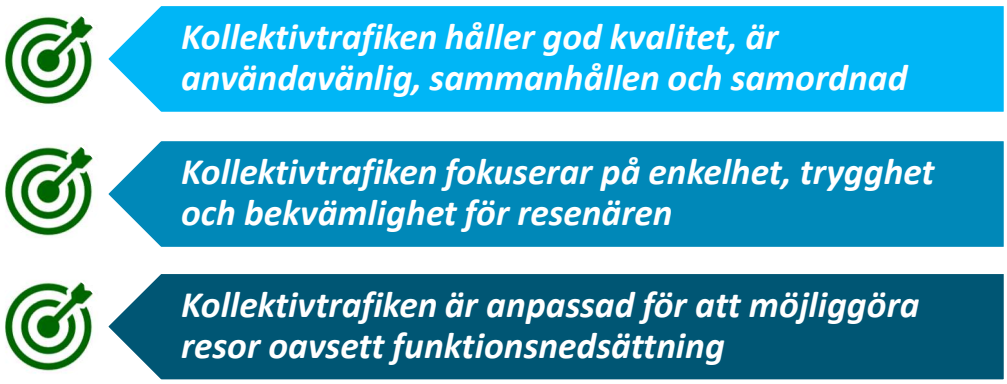
Målsättningen om en funktionell kollektivtrafik handlar både om stora och små geografier. Sörmland ska vara väl integrerat med omvärlden vilket ger förutsättningar för resmöjligheter till och från städer och kommuner i angränsande län, de prioriterade stadskärnorna i Stockholms län och nodstäderna i Östra Mellansverige (Uppsala, Stockholm, Västerås, Eskilstuna, Örebro, Nyköping, Norrköping, Linköping och Gävle). Ett funktionellt kollektivtrafiksystem binder också samman Sörmland och skapar tillgänglighet inom länet.

En funktionell kollektivtrafik bidrar till att Sörmland är attraktivt för invånare, företag och besökare. Genom tillgänglighet ges ökade möjligheter för invånare att nå flera olika arbetsmarknader och lärosäten samtidigt som arbetsgivare ges förutsättningar att rekrytera arbetskraft från större geografiska områden. I det lokala perspektivet bidrar kollektivtrafiken till de dagliga transporterna för arbete, studier, service och i viss mån även förutsättningar för andra resor i den funktionella vardagen.

Målindikatorer:

- → Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska vara 25–30 %. *(2025: 20 %)*
- → Andelen invånare som har tillgång till ett grundläggande kollektivtrafikutbud (d.v.s. minst ett par resmöjligheter per vecka) inom 2 km fågelavstånd ska öka.
- → Andelen invånare som har tillgång till ett gott kollektivtrafikutbud (d.v.s. minst tolv dubbelturer dagligen respektive sex dubbelturer under helgerna) inom 2 km fågelavstånd ska öka.

MÅL OM ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



Målet om en attraktiv kollektivtrafik handlar om en användarvänlig trafik med hög kvalitet som sätter resenären i fokus. Resenärerna ska uppleva att kollektivtrafiken är ändamålsenlig och prisvärd, att den är enkel att använda, medför trygghet och komfort ombord.

Trafikutbudet ska uppfattas som sammanhållet och bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Kollektivtrafiken ska upplevas som ett tryggt resealternativ med trygga och säkra trafikmiljöer. Målet handlar också om välkomnande och informativa stationsmiljöer och hållplatser med anslutande gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar med mera.

Möjligheterna att resa med kollektivtrafiken kan vara begränsade för barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar, exempelvis rörelseförmåga, syn, hörsel, allergier eller förmågan att tolka och bearbeta information. Målet är en attraktiv kollektivtrafik som tar hänsyn till alla resenärers behov och som möjliggör resor oavsett funktionsnedsättning. Målet innebär att användbarheten och tillgängligheten för dessa grupper ska förbättras, såväl avseende den fysiska miljön som avseende information och andra företeelser som behövs inför, under och efter en resa. Avseende den fysiska tillgängligheten ligger fokus för målet på hållplats- och resenärsmiljöer eftersom fordonen idag betraktas som anpassade.

Målindikatorer:

- → Resenärernas nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken uppgår till minst 80 %. *(2025: 70 %)*
- → Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i tätorter och bytespunkter ska uppgå till 100 %
- → Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i övrigt (utanför tätorter och bytespunkter) ska öka med fokus på de hållplatser som nyttjas av flest och där behoven är som störst

MÅL OM EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



Målet om en effektiv kollektivtrafik som är hållbar och samordnad handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt vis så att största möjliga nytta uppnås. Kollektivtrafiken i Sörmland ska stärkas som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utveckling av kollektivtrafiken samtidigt som de offentliga kostnaderna hålls på en önskad nivå kräver att verksamheten drivs kostnadseffektivt samtidigt som intäkterna och därmed kostnadstäckningsgraden höjs från dagens nivåer.

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 om en effektiv kollektivtrafik handlar också om en kontinuerlig process för att kollektivtrafikens miljöbelastning ska minska och här finns tydliga kopplingar till regionens hållbarhetsarbete. Idag är fossilfria drivmedel ett grundkrav i regionens kollektivtrafik och all kollektivtrafik i regionens regi körs med fossilfria drivmedel. Fokus nu ligger därför på att öka energieffektiviteten, d.v.s. minska energianvändningen per körd kilometer.

Målindikatorer:

→ Kostnadstäckningsgrad (inklusive regionaltåg): 50 %. *(2025: 47,6 % varav buss 38,0 % och tåg 57,8%)*

→ Energianvändning busstrafik: 2,2 kWh/km. *(2025: 3,29 kWh/km)*

MÅLUPPFÖLJNING

Region Sörmland har en central roll för att till 2035 genomföra och uppnå trafikförsörjningsprogrammets intentioner och mål, inte minst genom att i samverkan med kommunerna tillhandahålla kollektivtrafik och genomföra investeringar i kollektivtrafiksystemet.

Kommunerna har en stor rådighet över flera av målen i trafikförsörjningsprogrammet genom planmonopolet som kommunerna besitter och genom deras ansvar för lokal infrastruktur. Även Trafikverket har ett stort ansvar genom att mycket av infrastrukturen som nyttjas av kollektivtrafiken är statlig. Kommunerna har även ett ekonomiskt ansvar för trafiken genom att de i Sörmland ansvarar för finansieringen av stora delar av kollektivtrafiken.

Uppföljning och rapportering av målen i trafikförsörjningsprogrammet görs dels enligt Region Sörmlands styrmodell, dels i verksamhetens löpande förvaltning.



Strategier och vägen framåt



För att uppnå målen för kollektivtrafiken har ett flertal strategier fastställts som visar vägen för kommande arbete med den allmänna kollektivtrafiken. I detta kapitel beskrivs de olika strategierna men också beslut om allmän trafikplikt (offentligt upphandlad trafik) i förhållande till kommersiell trafik samt finansiering och ekonomiska förutsättningar.

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER

Resenärsfokus

Resenärsfokuset är det mest centrala i det kontinuerliga arbetet med kollektivtrafiken. Resenärer som reser med kollektivtrafiken i länet ska veta vad de kan förvänta sig. De ska uppleva att det är enkelt, förutsägbart och tryggt att resa med kollektivtrafiken. En resa med kollektivtrafiken ska vara väl använd tid och ett bra val. Upplevelsen av resan kan också förstärkas genom en kommunikation som syftar till att göra resenärerna nöjda och stolta över sin kollektivtrafik som bland annat är ett klimatsmart och hållbart val.

Ett resenärsfokus innebär även satsningar på intelligenta digitala lösningar för biljetter och tjänster som hanterar hela resan. Sörmlandstaxan skall ha en attraktiv produktstruktur för resor med de olika trafikkoncepten och en prissättning som styrs av efterfrågan och ökar kollektivtrafikens marknadsandel. Det behövs en prissättning och intäktssäkring som skapar balans mellan beläggning, konkurrenskraft och uppnår grundkvaliteten kostnadseffektivt.

Enhetlighet

Kollektivtrafiken inom och till och från vår region är ett viktigt verktyg för en hållbar regional utveckling. Kollektivtrafiken har olika roller och finns i olika sammanhang utifrån vem du är och vad du ska göra. För att möta den utveckling som sker ska kollektivtrafiken i Sörmland vara enhetlig och sammanhållen. Det ska vara enkelt att åka kollektivtrafik genom biljettsystem, utbud, kopplingar mellan färdmedel och information, oavsett trafikkoncept inom kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att köpa biljetter för kombinationsresor med buss och tåg inom länet men också för resor över länsgräns.

Samverkan

Kollektivtrafik är en viktig del i samhället och dess utveckling, där många processer pågår parallellt och interagerar med varandra. Sammansättningen av aktörer är komplex med olika roller och ansvar. Dels i olika nivåer och skeden, kommunalt, regionalt, storregionalt och på statlig nivå, dels mellan olika processer som måste ske samordnat och parallellt. Samverkan är därför av avgörande betydelse för att få en sammanhållen helhetsbild i utvecklingen.

Samverkan är en av nycklarna för att uppnå flera av målen och strategierna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Flertalet mål är beroende av åtgärder som görs av eller tillsammans med exempelvis trafikföretagen, kommunerna, grannregionerna, Trafikverket eller annan berörd aktör. I de fall en annan aktör slutligen är utförare av en åtgärd innehar dock ofta Region Sörmland en viktig samordnande eller beställande roll.

Region Sörmland, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet och sin roll som utvecklingsansvarig, har en viktig uppgift som kunskapsförmedlare och vägledare i frågor som rör hållbar mobilitet och kan med detta bidra till att påskynda omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

RIKTADE STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ ETT ELLER FLERA MÅL

Utveckla trafikkoncepten och utarbeta strategier för dessa

Behoven av hållbar mobilitet och god tillgänglighet överensstämmer i många delar men lösningarna är inte alltid förenliga. Genom att bygga upp kollektivtrafiksystemet med trafikkoncept som fyller olika funktioner går det att hantera flera perspektiv utan att behöva skapa kompromisslösningar. Olika koncept innebär att syfte och utbud kan diversifieras men koncepten behöver samtidigt vara väl integrerade för en funktionell, sammanhållen och effektiv kollektivtrafik. Genom att utarbeta strategier för trafiksystemet formas en mer tydlig bild till grund för beslut och vägledning i dialogen med trafikens finansiärer och intressenter. Inriktningen är att utveckla trafikkoncepten enligt följande:

- Ett stomnät av regional och storregional tåg- och busstrafik som binder samman länets kollektivtrafiknoder med varandra och med omgivande län. I Sörmland finns regionalt prioriterade kollektivtrafikstråk av två typer, dels stråk med ett starkt resande, dels stråk med ett lägre resande men med en prioriterad funktionell betydelse, (se Figur 7). Stomnätet ska ha en tydlig koppling till de utpekade och prioriterade kollektivtrafikstråken. Det regionala stomnätet utmärker sig genom snabb trafik och få stopp. Tågtrafiken har här en särställning genom att den är kapacitetsstark, snabb och har låga klimatutsläpp. En utveckling av tågtrafiken kan således bidra till att lösa många av dagens utmaningar såsom obalanser på arbets- och bostadsmarknaden, segregation och klimatutsläpp. För att utveckla den storregionala trafiken ska Region Sörmland samarbeta med angränsande län.

- Landsbygdstrafiken utvecklas inom respektive kommun med fokus på att länka samman kommunernas olika tätorter med dess kommunhuvudorter och med noder i det regionala stomlinjenätet. Genom att försörja de olika tätorterna med ett gott kollektivtrafikutbud skapas förutsättningar för dagligt resande till exempelvis arbete, studier och servicefunktioner. Även den mellanliggande landsbygden får därmed en god tillgänglighet men för övriga landsbygdsområden är förutsättningarna ofta annorlunda. När resandeunderlaget är för lågt för att bedriva busstrafik så kan utveckling av anropsstyrd trafik vara en lösning för att tillgodose de mest grundläggande behoven.

- Stadstrafik som skapar resmöjligheter i de städer i länet där behovet och underlaget är stort nog. Stadstrafiken har huvuduppdrag och prioritering kring dagligt resande till exempelvis arbete, studier, matning till stomlinjer och servicefunktioner. Vid förutsättningar och behov kan stomstrukturer skapas inom ett stadsnät.

- Trafikkoncept som kompletterar det robusta linjenätet där den geografiska tillgängligheten är sämre. Ett trafikkoncept med begränsat men funktionellt utbud och med syfte att ge tillgänglighet till service och andra delar av kollektivtrafiksystem. Dessa koncept har samordningsmöjligheter med den särskilda kollektivtrafiken.

Utveckla effektiv trafik i stråk med stor efterfrågan

Kollektivtrafikens marknadsandel är som störst i de stråk där många pendlar och kollektivtrafiken har en hög turtäthet, det gäller främst trafik i de större städerna, i de starka regionala kollektivtrafikstråken samt mellan de större tätorterna. Genom att analysera pendlingsstatistik och efterfrågan på resor och jämföra med kollektivtrafikens faktiska resande och utbud så kan utvecklingspotentialer identifieras.

Av den regionala trafiken så har tågtrafiken störst marknadsandel vilket hänger samman med att den är mycket konkurrenskraftig på längre distanser. Tågtrafiken är kapacitetsstark och generellt sett mer kostnadseffektiv än busstrafiken i stråk där efterfrågan på resor är stor. En strategi är därför att satsa på tågtrafiken i de starka stråken och möjliggöra en övergång från resor med bil eller buss till tåg.

Samhällsplanering som ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken

En utgångspunkt för att kunna nå mål om en geografisk tillgänglighet och attraktiv kollektivtrafik är att samhällsplaneringen ger förutsättningar för detta. Med en rumslig utveckling som bygger på närhet och täthet minskar resbehoven och kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar så att kollektivtrafik, gång och cykel blir självklara val för allt fler. Här har kommunerna verktygen genom planmonopolet att verka för en transporteffektiv samhällsplanering och hållbar mobilitet.

Utgångspunkten är att grundläggande kollektivtrafiktillgänglighet finns vid avstånd på upp till 2 km (fågelvägen) från en hållplats men att avstånden behöver vara kortare för att nå en hög attraktivitet och användbarhet. Region Stockholm tillämpar riktlinjer för vilka gångavstånd från kollektivtrafik som ska gälla då olika typer av bebyggelse planeras, (exempelvis flerbostadshus, radhus och gruppvillabebyggelse) liksom hur många bostäder eller arbetsplatser som krävs för nyetablering av kollektivtrafik. Denna typ av riktlinjer skulle kunna utarbetas och tillämpas även i Sörmland.

Infrastrukturutveckling för bättre kollektivtrafik

Infrastrukturutvecklingen behöver prioritera kollektivtrafiken mer och utifrån flera perspektiv. Ett perspektiv handlar om att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken och att kollektivtrafiken behöver ges möjligheter till restidsreduceringar gentemot bilen. Detta gäller för såväl befintliga som framtida trafikmiljöer samt vid underhåll och vid tillfälliga trafikomläggningar.

Ett annat perspektiv handlar om goda resenärsmiljöer. Resenärer behöver kunna nå bytespunkter och hållplatser på ett säkert, tryggt och enkelt sätt för att hela resan ska fungera. Resenärsmiljöernas standard är av stor betydelse och desto fler som nyttjar en hållplats, station eller bytespunkt, desto viktigare är det med en god standard. Det kan handla om väderskydd, cykelställ, infartsparkeringar och vid stora bytespunkter även uppvärmda väntsalar och tillgång till kommersiell service. En särskilt viktig åtgärd är fortsatt tillgänglighetsanpassningen av resenärsmiljöer för personer med funktionsnedsättning samt för barns och äldres behov.

Region Sörmland har sällan egen rådighet över infrastrukturen eller resenärsmiljöerna. Infrastrukturen som den allmänna kollektivtrafiken nyttjar ägs av Trafikverket och kommunerna eller i vissa av vägföreningar och enskilda fastighetsägare. Samma förhållande gäller hållplatser och stationsmiljöer. Region Sörmland har emellertid stora möjligheter att påverka infrastrukturutvecklingen genom samverkan och dialog med berörda aktörer samt i egenskap av upprättare av ”länstransportplanen”. I länstransportplanen avsätts statliga medel för kollektivtrafikåtgärder utmed det statliga vägnätet samt medel som kan sökas för medfinansiering av motsvarande åtgärder i det kommunala vägnätet. Länstransportplanen bidrar också med åtgärder kring cykel- och gångtrafik. Genom att förbättra möjligheterna för kombinationsresor med gång och cykel ökar inte bara tillgängligheten till kollektivtrafiken utan dessa åtgärder leder även till förbättrad folkhälsa.

Även inom tågtrafiken behöver infrastrukturen utvecklas för att nå målen, för att säkerställa konkurrenskraftiga restider, kapacitet, punktlighet och ökad driftsäkerhet. Eftersom infrastrukturen är högt belastad är det av stor vikt hur Trafikverket prioriterar och tilldelar kapacitet. Kollektivtrafiksystemet och den regionala pendlingens stora betydelse för samhällsutvecklingen behöver lyftas så att regionala och lokala tåg, som del av systemet, värderas högre.

Ostlänken kommer innebära stora förbättringar för Sörmland men fler infrastrukturåtgärder behövs för att nå målen och möta den ökade efterfrågan. Kapaciteten från Järna in mot Stockholm behöver förstärkas. Likaså behövs fler och längre mötesspår och på Svealandsbanan behövs mer dubbelspår för utökad trafik och förbättra redundans.

En viktig samverkansorganisation för Region Sörmland att påverka utvecklingen av den storregionala transportinfrastrukturen oavsett trafikslag är Mälardalsrådet. Genom att delta i det storregionala infrastruktursamarbetet ”En bättre sits” är Region Sörmland också med och bidrar till den storregionala systemanalysen.

Dra nytta av utvecklingen inom fordon, drivmedel och energisektorn

En av de större förutsättningarna för att nå fortsatt utveckling mot mer hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är genom ett kontinuerligt arbete för att påverka hur fordonen drivs men också energianvändning på depåer, terminaler och bytespunkter. Det främsta verktyget är att använda detta som kravställning i samband med upphandlingar, vilket dock behöver föregås av att skapa förutsättningar i form av anpassning av exempelvis depåer.

För att använda detta verktyg krävs det samtidigt att följa utvecklingen, samla expertis och att i god tid identifiera möjliga lösningar som på lång sikt kan fortsätta trenden av den minskade energianvändningen per körd kilometer.

Långsiktigt behöver också arbete bedrivas för att identifiera och arbeta utefter andra aspekter och faktorer kopplat till att trafiken ska bedrivas mer hållbart. Förutom energianvändning kommer sannolikt andra saker få alltmer betydelse i definitionen av

hållbarhet framöver. Det kan exempelvis vara kopplat till tillverkningskedjor, användning av råvaror och dess ursprung.

ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE

Kommersiell trafik

Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik upprättar Region Sörmland varje år ett trafikbokslut med redovisning av data över bland annat antal resande, intäkter och kostnadstäckningsgrad på linjenivå.

Region Sörmland ställer sig positiv till kommersiell kollektivtrafik i länet, och har som utgångspunkt att kommersiell och upphandlad kollektivtrafik ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

Med nuvarande erfarenhet gör Region Sörmland bedömningen att fjärrtrafik med tåg och buss till de tre storstadsregionerna, länsöverskridande busstrafik samt busstrafik till och från flygplatser inom och utanför länets gränser är de kommersiella kollektivtrafiktyper som har bäst förutsättningar att utvecklas.

Trafikföretag som avser bedriva kommersiell trafik i Sörmland ska anmäla detta till Kollektivtrafikmyndigheten.

Konkurrensneutral tillgång till infrastruktur, biljett- och informationssystem

Tillträde till hållplatser, bytespunkter och annan offentligt ägd infrastruktur i Sörmland ska behandlas konkurrensneutralt för att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik. Vid anmälan av kommersiell trafik till Kollektivtrafikmyndigheten ska trafikföretaget ange vilka hållplatser som ska angöras, samt bifoga tidtabeller.

I Sörmland tillämpas principer för tillträde till hållplatser, terminaler och resecentra samt prissättning enligt den vägledning som tagits fram i ett branschgemensamt samarbete (Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning, Svensk Kollektivtrafik med flera, 2014). I Sörmland bedöms risken för kapacitetsbrist generellt sett vara liten men vid några resecentra kan kapacitetsbrist förekomma. I de fall det uppstår kapacitetsbrist kallar Kollektivtrafikmyndigheten berörda parter till dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, nytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

Samverkan kring biljetter och information är också möjligt men ställer höga krav på kontinuitet och långsiktighet och hanteras från fall till fall.

Allmän trafikplikt

Inför upphandling ska Region Sörmland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta

ansvar för och teckna avtal om. I de fall trafiken är länsövergripande sker samverkan med aktuell regional kollektivtrafikmyndighet inför övervägande och beslut om allmän trafikplikt.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer. I ett beslut om allmän trafikplikt ska syftet med den planerade trafiken beskrivas. Trafiken ska också stå i överensstämmelse med mål och intentioner i trafikförsörjningsprogrammet.

För att pröva marknadens intresse för att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor genomförs ett samråd inför upphandling (SIU). Om ett trafikföretag visar intresse av att utföra trafik utan samhällsstöd kan Region Sörmland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

En samlad bedömning görs av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas innan ett ställningstagande görs kring att avstå trafikplikt till förmån för kommersiell trafik. Långsiktigheten och stabiliteten i det kommersiella alternativet, att trafiken inte förutsätter subventioner samt att det finns betalningsvilja hos resenären för hela kostnaden för tjänsten är av stor vikt. Andra aspekter som vägs in är påverkan på resandeutveckling, resenärernas nöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.



FINANSIERING OCH EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Finansieringen av kollektivtrafiken som bedrivs av Sörmlandstrafiken och Mälardalstrafik sker med offentliga medel samt med intäkter från biljettförsäljningen och övriga intäkter. De offentliga medlen står för den större delen av finansieringen i busstrafiken medan biljettintäkterna står för den större delen av tågtrafikens finansiering. De offentliga medlen utgörs främst av skatteintäkter och i praktiken fungerar det som så att Region Sörmland och Sörmlands kommuner täcker upp för det underskott som återstår efter biljettintäkter och övriga intäkter. I en växande region med stora behov och begränsade resurser är god ekonomisk hushållning nödvändigt. Utbyggnader av kollektivtrafiken behöver finansieras med offentliga medel då ingen buss- eller tåglinje i grunden bär sina egna kostnader även om trafiken i samhällsekonomisk mening och som helhet bedöms vara lönsam.

Enligt ”Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län” som ingåtts mellan Region Sörmland och länets kommuner så täcker regionen finansieringen för den regionala tåg- och busstrafiken medan respektive kommun står för den lokala landsbygdstrafiken, kompletteringstrafiken, skärgårdstrafiken och stadstrafiken. När det gäller den särskilda kollektivtrafiken ligger finansieringsansvaret uppdelat efter den form av trafik det gäller. Sjukresor finansieras av Region Sörmland medan färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts finansieras av respektive kommun. Därutöver har förvaltningskostnader för den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlats i samband med regionbildningen. Avseende den särskilda kollektivtrafiken har en fast årlig förvaltningskostnad fastslagits som fördelas mellan regionen och kommunerna.

Den trafik som kommunerna, och även regionen, finansierar beställs och kan ändras årligen inom ramen för den fastställda trafikförändringsprocessen. Genom att ständigt anpassa kollektivtrafiken så att det huvudsakliga trafikutbudet tillhandahålls där behovet och potentialen för ökat resande är som störst så ökar förutsättningarna att nå målet om ökad kostnadseffektivitet.

Biljettintäkter

Utöver rena kostnader ska också intäkter beaktas i kollektivtrafikutvecklingen. En tydlig trend i hela kollektivtrafikbranschen visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken. Här är det viktigt att uppnå en attraktiv produktstruktur med en prissättning som möter efterfrågan och ökar kollektivtrafikens marknadsandel men samtidigt också bidrar till intäktssäkring och målet om kostnadseffektivitet.



Särskild kollektivtrafik



Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts och vissa övriga resor. Trafiken är behovsprövad och riktar sig till personer som behöver en särskilt anpassad resa. I detta kapitel beskrivs den särskilda kollektivtrafiken, dess mål och strategier.

OM DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Den särskilda kollektivtrafiken är inte öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Den skapar möjligheter för personer med specifika behov att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Framtidens särskilda kollektivtrafik påverkas av flera faktorer. Antalet äldre personer förväntas öka i Sörmland, vilket kan leda till ett ökat behov av resor med särskild kollektivtrafik. Resmönster påverkas även av kommunernas fysiska planering i form av ny bebyggelse, skolor och verksamheter.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresa. Region Sörmland har det övergripande ansvaret för sjukresor. Regionfullmäktige beslutar om regelverk för sjukresor som ses över varje mandatperiod och egenavgifter beslutas årligen i samband med antagandet av budgeten. För att resa med särskild kollektivtrafik till sjukvård krävs ett sjukreseintyg från vården eller att resenären innehar ett färdtjänsttillstånd.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och är respektive kommuns ansvar. Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför färdtjänstområdet. Kommunerna ansvarar för regelverk, egenavgifter och myndighetsutövning med utfärdande av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst, samt för samtliga kostnader. Det finns lagstöd för kommunen att, efter överenskommelse med regionen, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala Kollektivtrafikmyndigheten.

Enligt den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna har samtliga kommuner i länet överlåtit till Region Sörmland ansvar för upphandling och avtalsförvaltning av färdtjänst- och riksfärdtjänst, samt för planering av färdtjänstresor. Ingen kommun har i övrigt överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Skolskjuts

Enligt Skollagen (2010:800) är kommuner skyldiga att anordna skolskjuts och ansvarar för myndighetsutövning och samtliga kostnader. Myndighetsutövningen, d.v.s. beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet. I den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna, samt med stöd av kollektivtrafiklagen (2010:1065), har flertalet kommuner i Sörmland överlåtit upphandling och avtalsförvaltning av skolskjuts till Region Sörmland. Några kommuner har även överlåtit själva planeringen av skolskjutsens utförande men i andra fall görs den av kommunen själv eller det upphandlade trafikföretaget.

MÅL FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

I Sörmland har länets kommuner det övergripande ansvaret för färdtjänst och skolskjuts och ansvarar därmed för att sätta mål och ambitioner. Den grundläggande ambitionen för dessa kollektivtrafikslag sätts därmed inte på regional nivå. För de delar av den särskilda kollektivtrafiken som kommunerna har lagt över ansvaret på Region Sörmland, samt för sjukresor som regionen tillhandahåller har Region Sörmland två mål med tillhörande indikatorer.



I den särskilda kollektivtrafiken ska resenären uppleva god kvalitet under hela resan

Region Sörmland definierar god kvalitet utifrån de aspekter som resenärerna anger som viktigast för upplevelsen av god kvalitet under hela resan. Dessa aspekter har identifierats med hjälp av resenärsundersökningar.

Målindikatorer:

- → Andel nöjda resenärer med särskild kollektivtrafik: 92 % *(2025: 92 %)*
- → Bemötande vid beställning och under resan: 95 % *(2025: 94 %)*
- → Servicenivå vid beställning i telefon: 80 % *(2025: 79 %)*



Den särskilda kollektivtrafiken ska anordnas och utföras på ett effektivt vis

Region Sörmland följer upp att resorna inom den särskilda kollektivtrafiken anordnas och utförs på ett effektivt vis med två indikatorer.

Målindikatorer:

- → Andel besparade kilometrar till följd av samordning av resor: 20 % *(2025: 19 %)*
- → Punktlighet färdtjänst- och sjukresor: 90 % *(2025: 92 %)*

All trafik inom särskild kollektivtrafik utförs från år 2022 med 100 % fossilfria drivmedel.

STRATEGIER FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

För att nå de två målen som Region Sörmland själva satt upp i detta trafikförsörjningsprogram har tre strategier identifierats. Strategierna är begränsade till de förutsättningar som Region Sörmland själva har rådighet över.

Samverkan

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Regelverk och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus på användare och den tjänst som ska levereras, samt under vilka förutsättningar. Region Sörmland ska därför samverka med kommuner och trafikföretag för att identifiera faktorer som styr verksamheten och driver kostnader och för att hitta möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka inför förändringar av gällande regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten inför upphandling och för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

Samordning

Resor ska i möjligaste mån planeras och bokas så att resor samordnas med andra resor, men med hänsyn taget till gällande avtal, regelverk och resenärens behov. Detta är inte bara kostnadseffektivt, utan skapar också miljömässiga vinster genom minskad trafik. Region Sörmland kan ta över ansvaret för upphandling, avtalsförvaltning och planering av skolskjuts från kommunerna i den takt som kommunerna önskar. På så sätt ökar förutsättningarna för samordning och effektivt resursutnyttjande ytterligare.

Tillgänglighet till service

Resenärer och invånare ska ha en hög tillgänglighet till den särskilda kollektivtrafiken och det sätt som resenären blir bemött på är direkt avgörande för hur resenären upplever kvaliteten. Region Sörmlands Servicecenter är i egenskap av bokningscentral och kundtjänst därmed en nyckel för hög tillgänglighet och gott bemötande.



Trafikförsörjningsprogram för Sörmland 2026–2035

HRU Region Sörmland
Repslagaregatan 19
611 88 Nyköping
www.regionsormland.se



REGION
SÖRMLAND