Regionstyrelsen
Rotel III

REMISS
2023-10-11

Diarienummer
RS 2022-0515

Remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Rotel III remitterar för yttrande trafiknämndens bilagda förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

I remissen ligger att roteln vill ha remissinstansernas synpunkter på förslaget. I remissvaren bör framgå vilka eventuella ekonomiska konsekvenser som det förslaget kan komma att medföra för verksamheten och varför.

Remissen är ett led i beredningen av ett ärende avsett att beslutas vid regionfullmäktiges sammanträde den 28 maj 2024.

Remisstiden sträcker sig till den 31 januari 2024.
Yttranden ska skickas till regionledningskontorets registrator, e-post: registrator.rlk@regionstockholm.se. Ange diarienummer RS 2022-0515.

Frågor kring remissen kan besvaras av Anton Västberg, utvecklingsdirektör, anton.vastberg@regionstockholm.se

Hanna Björnfors
Tf. kanslichef

Sändlista

Nämnder
Fastighets- och servicenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Karolinska Universitetssjukhuset
Klimat- och regionutvecklingsnämnden
Kulturnämnden
Primärvårdsnämnden
Stockholms läns sjukvårdsområde

Bolag
Ambulanssjukvården i Storstockholm AB (AISAB)
Danderyds Sjukhus AB
Södersjukhuset AB
Södertälje Sjukhus AB
Tiohundra AB

Regionalt trafikförsörjningsprogram

FÖR STOCKHOLMS LÄN 2035

Region Stockholm

Läsanvisning

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 innehåller fem kapitel som tillsammans berör kollektivtrafikens förutsättningar idag och riktning framåt för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

1. Det här är trafikförsörjningsprogrammet
2. Dagens kollektivtrafik och resande
3. Framtida behovsbild
4. Mål för kollektivtrafiken år 2035
5. Gemensam väg framåt

I *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035* finns det hänvisningar och beskrivningar av andra strategiska styrdokument som vägleder och kompletterar trafikförsörjningsprogrammet. Dessa finns samlade på www.regionstockholm.se.

På webbplatsen finns även fördjupad information om Region Stockholms arbete med miljö och klimat samt tillgänglighetsanpassningar i kollektivtrafiken. På webbplatsen finns också information om anmälan om kommersiell kollektivtrafik och tillträde till infrastruktur för kommersiell kollektivtrafik.

Förord (skrivs senare)

Innehållsförteckning

1 Det här är trafikförsörjningsprogrammet 5

1.1 Programmets syfte och omfattning 5

1.2 Till vem riktar sig trafikförsörjningsprogrammet? 6

1.3 Den strategiska planeringen i regionen 7

2 Dagens kollektivtrafik och resande 9

2.1 Kollektivtrafiken i Stockholms län 9

2.2 Resandevolymer och resandemönster 9

2.3 Utmanande framtid med starkt utgångsläge 10

2.4 Särskilda persontransporter 10

3 Framtida behovsbild 12

3.1 Kollektivtrafikens roll för regional utveckling 12

3.2 Hållbar mobilitet för klimatomställningen 13

3.3 God tillgänglighet för jämlika förutsättningar 16

3.4 Varierande behov av lösningar 17

3.5 Ett robust system för klimatet, miljön och människan 19

4 Mål för kollektivtrafiken år 2035 22

4.1 Hållbar mobilitet 23

4.2 Tillgänglig region 25

4.3 Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem 26

4.4 Uppföljning av målen 28

5 Gemensam väg framåt 35

5.1 Samverkan är nyckelfaktorn 35

5.2 Branschens kompetensförsörjning 36

5.3 Digitalisering 36

5.4 Ekonomiska förutsättningar och finansiering 37

5.5 Allmän trafikplikt och kommersiell trafik 40

5.6 Att hantera målkonflikter och gå i rätt riktning 42

Ordlista 44

1 Det här är trafikförsörjningsprogrammet

Det första kapitlet redogör för trafikförsörjningsprogrammets funktion, dess sammanhang bland andra strategiska dokument och en beskrivning av vilka programmet riktar sig till.

1.1 Programmets syfte och omfattning

Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att sätta en långsiktig strategisk inriktning för hur Region Stockholm tillsammans med kommuner, berörda myndigheter och organisationer i regionen ska utveckla länets regionala kollektivtrafik. Målhorisonten för programmet är 2035.

Utgångspunkten är att den regionala kollektivtrafiken ska bidra till önskad utveckling i enlighet med mål och inriktning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) med målhorisont 2050. Programmet är det tredje i ordningen för Stockholms län sedan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012.

Programmets kärna utgörs av tre övergripande delar.



Figur 1. Programmets tre övergripande delar.

Kollektivtrafiklagen och krav på programmets innehåll

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik reglerar den regionala kollektivtrafiken och möjliggör för kollektivtrafikföretag att fritt etablera kommersiell kollektivtrafik i Sverige. Lagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet är att kunna ha en god samordning med annan samhällsplanering samt en politisk, transparent och strategisk styrning av kollektivtrafiken.

Region Stockholm är kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet och har två primära uppgifter;

- samråda om- och fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram samt
- fatta beslut om allmän trafikplikt, det vill säga vilken kollektivtrafik Region Stockholm tar ansvar för att etablera.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både allmän och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som kollektivtrafik på vatten. Taxi berörs, i de fall taxibolag bedriver kollektiv linjetrafik eller anropsstyrd trafik. Programmet omfattar även kollektivtrafik över länets gränser, för den trafik som huvudsakligen består av vardagsresande. Berörd trafik över länsgräns består av trafik med buss, regionaltåg och pendeltåg.

Programmet ska också redovisa åtgärder för att skydda miljön samt mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning. Färdtjänsttrafikens omfattning och de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också redovisas. Riksfärdtjänsten omfattas inte av programmet då den ligger inom det kommunala ansvaret.

I Region Stockholm har trafikförsörjningsprogrammet vanligtvis en tidshorisont på 10-15 år. Aktualitetsprövning av programmet sker varje mandatperiod och beslut tas därefter om när och i vilken omfattning programmet behöver uppdateras.

1.2 Till vem riktar sig trafikförsörjningsprogrammet?

Programmet riktar sig till Region Stockholm, kommuner och myndigheter i Stockholms län samt till organisationer och aktörer som bidrar till målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Region Stockholm har en central roll för att till 2035 genomföra och uppnå programmets intentioner och mål, inte minst genom att tillhandahålla kollektivtrafik och genomföra investeringar i kollektivtrafiksystemet. Men omställningen till ett hållbart transportsystem och mer hållbara färdmedelsval kräver också beslut och åtgärder som Region Stockholm saknar direkt rådighet över, som till exempel markanvändning och väghållning. Programmet riktar sig därför även till kommuner och myndigheter som har delar av den rådighet som Region Stockholms saknar. Programmet riktar sig också till organisationer och aktörer, till exempel på den kommersiella marknaden, som kan bidra genom egna initiativ och åtgärder.

Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget efter dialog och samråd med berörda kommuner, myndigheter, kollektivtrafikföretag och intresseorganisationer. Samrådsprocessen pågick under 2022 och 2023 i form av enkäter, samrådsmöten med tematiska fördjupningar samt remiss av programförslag. Programmet ska fungera vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafik och hållbart resande i Stockholms län.

1.3 Den strategiska planeringen i regionen

Det finns ett antal strategiska besluts- och planeringsunderlag som möjliggör planering, prioritering och genomförande av åtgärder för hållbara resor i regionen. Gemensamt för dessa underlag är att de har tagits fram i samverkan med regionala aktörer.



Figur 2. Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län är utgångspunkter för den strategiska planeringen gällande kollektivtrafik och cykel samt för länsplanen för transportinfrastruktur i regionen.

Regional utvecklingsplan för Stockholm 2050 (RUFS 2050) är både en regionplan och en regional utvecklingsstrategi. Det är en strategisk plan som uttrycker regionens samlade vilja. I planen sammanvägs rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå. Den är vägledande för bland annat den kommunala fysiska planeringen och infrastrukturplaneringen i länet samt utgör grund för det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ger, tillsammans med *Kollektivtrafikplan 2050*, en stabil grund för den långsiktiga strategiska planeringen och utvecklingen av regional kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Kollektivtrafikplan 2050 redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i RUFS 2050 och i trafikförsörjningsprogrammet 2017. Kollektivtrafikplan 2050 har således en mer konkret roll vad gäller att redovisa behovet av åtgärder medan trafikförsörjningsprogrammet ger en bakgrund till behoven. Trafikförsörjningsprogrammet sätter också kollektivtrafiken i ett större sammanhang och visar på områden där flera parter behöver agera tillsammans; det kan handla om trygghet, beteendeförändringar och behovet av styrmedel.
Den regionala cykelplanen för Stockholms län är en strategisk plan för att utveckla cykelinfrastrukturen och öka cyklandet i regionen. Trafikförsörjnings-

programmet och cykelplanen knyts samman i ambitionen att öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik var för sig eller tillsammans.

Länsplan för regional transportinfrastruktur, tillsammans med den nationella planen för trafiksportinfrastruktur, avsätter statliga medel för investeringar i infrastruktur i det regionala transportsystemet. Region Stockholm ansvarar för att upprätta och fastställa länsplan och därigenom fördela de medel som tilldelats Stockholms län efter direktiv av regeringen. Fördelningen av medel i länsplanen utgår från målen i den regionala utvecklingsplanen där cykel och kollektivtrafik prioriteras högt. Länsplanen gäller i tolv år men revideras vanligtvis vart fjärde år.

2 Dagens kollektivtrafik och resande

I detta kapitel presenteras i korthet hur kollektivtrafiken, resandevolymer och resandemönster ser ut på länsnivå samt några större satsningar och utmaningar. Kapitlet omnämner också de särskilda persontransporterna.

2.1 Kollektivtrafiken i Stockholms län

Den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län drivs av Region Stockholm under varumärkena SL och Waxholmsbolaget (WÅAB). Trafiken består av buss, tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik. Särskilda persontransporter utgör ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken, se kapitel 2.4.

Det finns också allmän länsgränsöverskridande buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande. Busstrafik över länsgränsen förekommer i enlighet med samverkansavtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län (Uppsala respektive Sörmland). Mälardalstrafik ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm-Mälarregionen och driver storregional tågtrafik under varumärket Mälartåg och Movingo som gemensamt periodbiljettsystem. Kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län utgörs till största delen av tågtrafik, busstrafik till flygplatser och hamnar, express- och turistbusstrafik samt sjötrafik i skärgården och i innerstaden.

2.2 Resandevolymer och resandemönster

Åren före covid-19-pandemin genomförde invånarna i Stockholms län i snitt 4 miljoner resor per vardag, varav knappt 1,3 miljoner resor med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Av de motoriserade resorna stod kollektivtrafiken under vardagar för knappt hälften av resorna. Andelen kollektivtrafikresor är högst närmast regioncentrum samt för vardagsresor till arbete och skola. För resor till och från innerstaden samt mellan södra och norra regionhalvorna väljer många kollektivtrafiken, medan resandet på tvären och över länsgränsen domineras av bil. För fritidsresorna, som utgör en större andel av det totala resandet, har kollektivtrafiken en klart lägre marknadsandel.

Arbetspendlingen över länsgräns är omfattande inom hela Stockholm-Mälarregionen. Uppsala-Arlanda-Stockholm är exempel på ett stråk inom vilket det sker ett omfattande utbyte i båda riktningar, till och från olika destinationer. Omfattande arbetspendling in till Stockholms län sker, utöver från Uppsala, från bland annat Västerås, Örebro och Eskilstuna. Procentuellt är det dock pendling i relationer ut från Stockholms län som ökat mest under senare år.

Under de väsentligt förändrade förutsättningar som rått under covid-19-pandemin har både marknadsandelen och resandet med kollektivtrafik minskat. Även under perioden innan pandemin har kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört bilresor utvecklats i negativ riktning; mellan år 2015 och 2019 sjönk kollektivtrafikens marknadsandel. Under pandemin sjönk resandet med den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län för att vid utgången av 2022 stabilisera sig på en nivå kring 80 procent av resandet 2019. Förändringen beror på nya resvanor till följd av distansarbete samt att nya färdmedelsval etablerat sig i samband med pandemins restriktioner.

2.3 Utmanande framtid med starkt utgångsläge

Stockholmsregionen står nu inför den största och kanske den mest ekonomiskt utmanande upprustnings- och utbyggnadsfasen i kollektivtrafiken sedan 1960-talet, med planerade investeringar en bit in på nästa decennium om cirka 80 miljarder kronor och bland annat 46 nya spårstationer i länet. Kopplat till satsningen ska 178 000 nya bostäder byggas ut i kollektivtrafiknära lägen fram till år 2035.

Stora utmaningar i nuläget rör kollektivtrafikens behov av plats. Det handlar om möjligheterna att få plats i väg- och järnvägsnäten med högfrekvent kollektivtrafik, som också klarar att hålla god medelhastighet och punktlighet. Markutrymme behövs även för exempelvis terminaler och depåer. Längre ut från regioncentrum finns utmaningar kring att minska bilberoendet och att skapa tillgång till kapacitetsstark och tät kollektivtrafik. Som en följd av att de stadigvarande arbetsresornas andel av det totala resandet minskar finns också en stor utmaning i att möta ett samlat resbehov som har större spridning både geografiskt och tidsmässigt.

En annan utmaning rör utvecklingen av ny teknik som tillsammans med stora omvärldshändelser medför svårigheter att göra säkra prognoser om framtida efterfrågan på resor och vilka tekniker som kommer stå till hands för att lösa resbehov vid olika tidshorisonter. Kompetensförsörjningen vad gäller förare och annan personal inom kollektivtrafiken är en ytterligare fråga som är i fokus.

Trots utmaningarna är andelen resor med kollektivtrafik än så länge hög, både i nationell och internationell jämförelse. Regionen har utan tvekan en kollektivtrafik i världsklass och andelen nöjda och trygga resenärer i SL och WÅAB-trafiken ligger på höga nivåer.

2.4 Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Region Stockholm ansvarar för särskilda persontransporter,

där färdtjänst och sjukresor ingår, under varumärket Färdtjänsten. För att nyttja särskilda persontransporter krävs ett särskilt tillstånd. De skiljer sig därför från kollektivtrafiken, som är öppen för alla. I Stockholms län har drygt 63 000 invånare tillstånd att resa med Färdtjänsten (år 2022). Färdtjänstens prissystem vad gäller högkostnadsskydd, följer priset för periodkort i den allmänna kollektivtrafiken. Personer som är berättigade färdtjänst kan utan extra kostnad även resa obegränsat med den allmänna kollektivtrafiken. Grunderna för prissättning av färdtjänstresor fastställs av Region Stockholm.

3 Framtida behovsbild

I detta kapitel presenteras en behovsbild som har sin utgångspunkt i att kollektivtrafiken ska stötta den regionala utvecklingen. Kapitlet berör förutsättningar, omvärldstrender, individens val och möjligheter att resa samt andra faktorer som påverkar det framtida behovet av kollektivtrafik.

3.1 Kollektivtrafikens roll för regional utveckling

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län år 2050 beskrivs den framtidsbild som eftersträvas för regionen. Stockholmsregionen ska vara en storstadsregion med stark attraktionskraft, som bygger på bland annat tillgänglighet och inkludering för alla som bor och verkar i länet. Stockholmsregionen ska vara en ledande kunskapsregion, på sikt helt klimatneutral. Här har kollektivtrafiken en central roll. Dels i omställningen mot ett mer hållbart resande, dels genom att tillgängliggöra regionen 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 utrymme i regionens stadsmiljöer. Hit räknas också förbättrad folkhälsa och trafiksäkerhet. Men listan över nyttor som kollektivtrafiken bidrar till kan göras ännu längre. Kollektivtrafiken medverkar till att människor kan nå större arbets- och studiemarknader och ha en aktiv fritid, oavsett bakgrund och tillgång till andra färdmedel. Bättre möjligheter till matchning på arbets- och studiemarknaden gynnar också näringslivet och bidrar till ökad sysselsättning. Ytterligare ett exempel på kollektivtrafikens viktiga roll i den regionala utvecklingen är möjligheterna till ökat bostadsbyggande när tillgängligheten till olika områden stärks.

Sammanfattningsvis kan två kompletterande teman urskiljas för en målstyrd utveckling som stöttar den regionala utvecklingen.

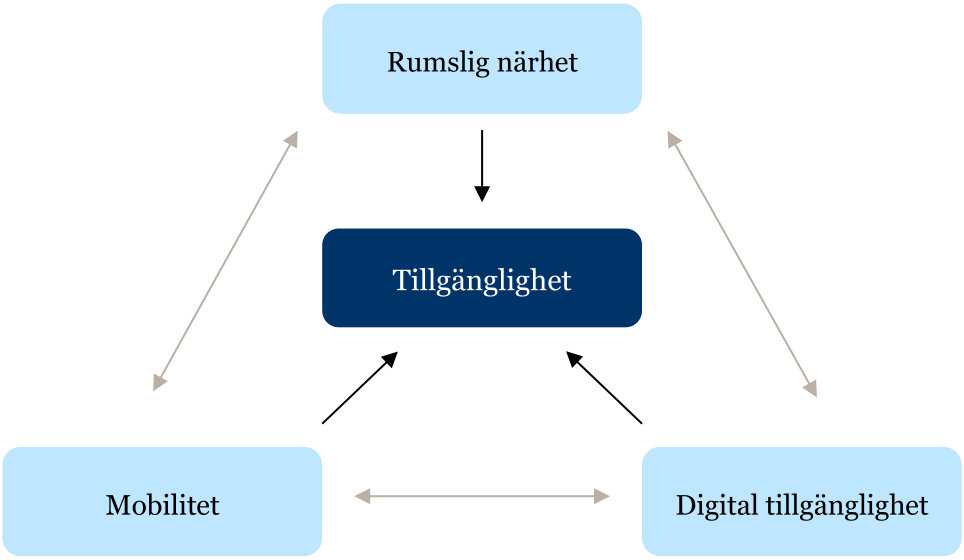
- **Hållbar mobilitet** och en ökad marknadsandel av motoriserat resande för kollektivtrafiken, för att kunna minska klimatavtryck och minska trängsel i transportsystemet.
- **God tillgänglighet i hela regionen** i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjligheter att delta i samhället.

3.2 Hållbar mobilitet för klimatomställningen

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 och regionen har som mål att nå nettonollutsläpp senast år 2045 samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i regionen ska bli helt förnybar. Stockholmsregionen har under en längre tid haft en stark befolkningstillväxt, med ökande resbehov som följd. Vid utgången av 2022 hade länet drygt 2,4 miljoner invånare och befolkningen väntas öka till 3,1 miljoner invånare år 2050. Befolkningstillväxten är en stor tillgång för regionen men också en stor utmaning när de nationella och regionala klimatmålen ska nås.

Tillgänglighet och mobilitet

Transporter står idag för drygt hälften av den direkta klimatpåverkan i länet. En omställning behöver ske vad gäller drivmedel men framförallt när det gäller hur vi löser behoven av tillgänglighet och mobilitet. Som figuren nedan illustrerar är det centralt att arbeta med flera saker samtidigt.



Figur 3. Utsläppen från transportsystemet påverkas av hur regionen planerar för att lösa behoven av tillgänglighet och mobilitet. Källa: Boverket, SKR, Trafikverket (2022) och Lyons & Davidson (2016)

Utbudet av kollektivtrafik är en viktig pusselbit för att lösa mobilitetbehov. Men i det större perspektivet är ekonomiska styrmedel som främjar hållbara färdmedelsval och en transporteffektiv rumslig utveckling som bygger på närhet avgörande för att i större utsträckning kunna begränsa resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Transporteffektiv samhällsplanering underlättar hållbar mobilitet
Den rumsliga inriktning som är fastlagd i RUFS 2050 handlar om att fysiskt utveckla regionen på ett sätt som skapar förutsättningar att nå klimatmålen, utan att begränsa tillgängligheten. Det innebär bland annat att bebyggelseutvecklingen i huvudsak behöver ske i lägen med goda förutsättningar för människor att gå eller cykla och där en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik finns att tillgå, som nav i transportsystemet.

För en ökad regional tillgänglighet och förbättrade livsmiljöer, och för att samtidigt nå mål om en region utan klimatpåverkande utsläpp, måste regionens aktörer arbeta aktivt med bebyggelsens lokalisering i de bästa kollektivtrafiklägena och motverka en utspridd bebyggelseutveckling som är svår att försörja med kollektivtrafik.
(Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050, s 80)

Att planera för ett transporteffektivt samhälle omfattar också att planera för ökad tillgänglighet på andra sätt än att behöva genomföra en resa. Exempelvis bidrar digitalisering och ökat distansarbete på sikt till att begränsa resbehov och utsläpp. Likaså möjliggör en flerkärnig region med blandad bebyggelse i kärnorna att fler kan tillgodose sina ärenden ”på hemmaplan” utan att behöva resa långt.

Kombinerad och delad mobilitet ger ökad flexibilitet
Satsningar på en samhällsplanering som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik och att kunna kombinera färdmedel med varandra är fortsatt viktiga. Infartsparkeringar möjliggör för resenärer att kombinera bil, motorcykel och moped med kollektivtrafik. Cykelparkeringar eller möjligheten att ta med cykeln ombord på fordonen underlättar för resenärer att använda cykeln som del av sin resa. Men det räcker inte att göra mer av samma: insatserna behöver kompletteras med potentialen i ny teknik och digital utveckling som möjliggör för smarta lösningar. En omvärld i förändring sätter nämligen kollektivtrafiken i en ny kontext.

Trender kopplade till digitalisering, förändrade värderingar och livsstilar där delningsekonomin är på framfart för med sig begrepp som ”kollektiv mobilitet” eller ” delad mobilitet”. I fokus för dessa begrepp är möjligheten att minska behovet att äga och använda egen bil. Utöver olika former av linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik kan den kollektiva, eller delade mobiliteten exempelvis utgöras av taxi, bilpool eller hyrcyklar.

Det näraliggande begreppet ”Mobility as a service” kan översättas med ”kombinerad mobilitet” och innebär en paketering av olika transportsätt i ett erbjudande som syftar till att lösa resenärens hela resa med en sammanhållen

tjänst Det ökar kraven på smarta lösningar, där offentliga och privata leverantörer behöver samarbeta mer, både avseende själva mobilitetsutbudet och för andra närliggande tjänster. För att kunna utgöra ett relevant alternativ behöver de tjänster som tillhandahålls finnas i nära anslutning till hemmet och vara anpassade efter områdets specifika behov.

Centralt för utvecklingen av kombinationsresor och kombinerad mobilitet är väl fungerande bytespunkter, inklusive replipunkter, som möjliggör smidiga övergångar mellan olika färdmedel och kollektivtrafikslag. För att underlätta utvecklingen mot en hållbar mobilitet och bidra till ett minskat resbehov finns även potential i att utveckla olika typer av service vid bytespunkter.

Bilens roll
I framtiden kommer bilen och andra motorfordon fortsatt ha en funktion för vissa typer av resor. Med det avses till exempel utryckningsfordon, yrkestrafik och godstrafik. Men för att minska utsläppen av växthusgaser behöver gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras, alternativt att ifrågasätta om resor överhuvudtaget behöver genomföras. I andra hand kan färdsätt som bilpooler och samåkning användas.

I de mer glesbebyggda delarna av Stockholmsregionen kan en bilresa vara en hållbar resa utifrån ett miljöperspektiv om den sker på förnybart drivmedel, om bilen används i kombination med kollektivtrafik eller om fler personer väljer att samåka. För personer med särskilda behov kommer den egna bilen sannolikt fortsätta fylla en viktig tillgänglighetsfunktion, som en del av hela resan eller i vissa fall för sig själv. Bilar, oavsett drivmedel, bidrar dock till fortsatt trängsel i gaturummet, som är en av de stora utmaningarna i regionen. Transporter som gång, cykel och kollektivtrafik är mer yteffektiva och kan kompletteras med andra mobilitetslösningar vid behov, där bilen kan vara ett av alternativen.

För ett hållbart resande och för att hela regionen ska kunna leva behöver bredden av färdmedel ses tillsammans med sina respektive för- och nackdelar. Bil, taxi, kollektivtrafik, färdtjänst, moped, cykel, gång och olika former av mikromobilitet har olika roller att fylla, på olika platser i regionen och för olika individer.

Individens val av färdmedel
På samhällsnivå är det bebyggelsestruktur och styrmedel som i stor utsträckning lägger grunden för resbehov och färdmedelsval. Individens val av färdmedel påverkas i sin tur av olika kvalitetsfaktorer. Bland de faktorer som har stor påverkan på resenärers upplevelse av resan syns pålitlighet och trygghet. Mer detaljerat handlar det bland annat om:

- Tidhållning och störningsinformation,
- Trygg och tillgänglig utformning av resenärsmiljöer,
- Möjligheter att orientera sig i trafiken.

Framkomlighet för den vägburna kollektivtrafiken och tillräcklig kapacitet och driftsäkerhet för den spårburna kollektivtrafiken är också centralt för pålitligheten. Trängsel ombord och i resenärsmiljöer har efter covid-19-pandemin blivit ett allt viktigare område för resenärerna. Den upplevda tryggheten påverkas av faktorer som bland annat utformning av den fysiska miljön, information och personalens närvaro samt oro att utsättas för brott.

3.3 God tillgänglighet för jämlika förutsättningar

Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i regionen, där vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. Bland de som oftare är beroende av kollektivtrafik för sin resa återfinns äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, ungdomar och personer i hushåll med lägre inkomster. Planeringen av kollektivtrafik påverkar människors liv och möjlighet att ta del av samhällets utbud och på så vis påverkar det även jämlikheten. Kollektivtrafiken behöver fortsatt utifrån olika gruppers behov och förutsättningar erbjuda tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning, handel, hälso- och sjukvård, fritids- och föreningsaktiviteter samt till kultur och offentlig service.

Att leva i Stockholmsregionen innebär att alla, oavsett kön, bakgrund och funktionsförmåga, har jämlika livsvillkor och likvärdiga möjligheter till inflytande och resurser.
(Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050, s 40)

Idag har Stockholmsregionen ett starkt och väl fungerande kollektivtrafikutbud, även i områden där inkomsterna är lägre och många är beroende av kollektivtrafik. Men det finns mer att göra för att med hjälp av kollektivtrafiken överbrygga socioekonomiska skillnader i regionen och bidra till ökad jämlikhet och en positiv utveckling på arbetsmarknaden. Pågående arbete med exempelvis flexibla biljettlösningar och utveckling av tvärkopplingarna i kollektivtrafiksystemet medför att arbetsmarknader vidgas än mer och att fler kan ta del av regionens utbud av service, fritidsaktiviteter med mera.

Kollektivtrafiksystemet har länge dimensionerats för arbetspendling och skolresor under högtrafik. Framöver finns behov av att ta större hänsyn till fritidsresande och en arbetspendling som kan komma att bli mindre koncentrerad i tid och rum. Anpassade öppettider för kollektivtrafiken under kvällar och helger kan möjliggöra för fler att delta i fritidsaktiviteter och ta del

av kulturutbud, exempelvis barn och unga samt personer som inte har tillgång till eget fordon. Även nattrafikens utformning är av vikt för fritidsresande såväl som för exempelvis skiftarbetande.

Tillgänglighetsanpassningar behöver fortsätta
God tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning samt äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjlighet att kunna leva självständigt. Befolkningsutvecklingen går mot en större andel äldre vilket dels innebär ett större behov av en tillgänglig kollektivtrafik och dels en ökad efterfrågan på resmöjligheter för annat än arbetspendling. För målgrupper med behov av tillgänglighetsanpassningar är det särskilt viktigt att hela resekedjan från dörr till dörr fungerar; det är exempelvis viktigt att resenärsmiljöer och vägen till stationer, hållplatser och bryggor, samt till viktiga målpunkter, är tillgängliga, trygga och enkla att nå. För dessa grupper påverkas tryggheten i högre utsträckning av kollektivtrafikens tillgänglighet, att det finns korrekt information, att trafiken går i tid och möjligheten att få hjälp i utsatta situationer.

Utvecklingsområden där särskilda insatser behöver göras framöver är tillgänglighetsanpassningar i sjötrafiken och på busshållplatser samt att utveckla information som alla kan ta del av. I takt med att fler personer med utländsk bakgrund kommer till regionen innebär det att kollektivtrafiken behöver planera för ökande behov gällande exempelvis flerspråkighet.

Särskilda persontransporter för ökad delaktighet
Särskilda persontransporter (färdtjänst och sjukresor) är till för dem som, på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda den allmänna kollektivtrafiken. Särskilda persontransporter har fortsatt en viktig roll i att bidra till ökad jämlikhet och delaktighet för att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt ska kunna bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Det finns fortsatt behov av att arbeta med en mer tillgänglig allmän kollektivtrafik vilket kan bidra till att insteget i färdtjänsten sker senare i livet. Det kan också bidra till att ge ytterligare resealternativ till de personer som redan har färdtjänst.

3.4 Varierande behov av lösningar

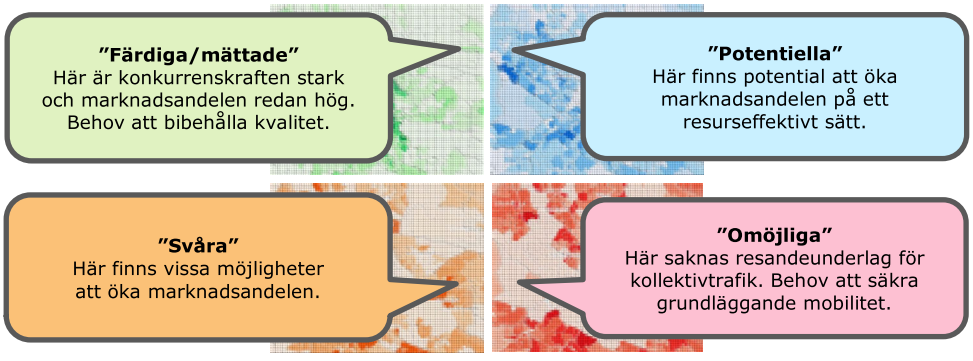
Behoven av hållbar mobilitet och en god regional tillgänglighet tangerar varandra i många delar men lösningarna är inte alltid förenliga. Genom att bygga upp kollektivtrafiksystemet med trafikkoncept som fyller olika funktioner går det att hantera flera perspektiv utan att behöva skapa kompromisslösningar. Det finns också några generaliserade skillnader att framhålla vad gäller behovet av lösningar i olika delar av regionen.

Läs mer om trafikkoncept och framtida åtgärdsbehov i olika delar av regionen i Kollektivtrafikplan 2050.

I regioncentrum är kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen stark och marknadsandelen redan hög. Det kan liknas vid att marknaden för kollektivtrafik är relativt mättad. Här är det av stor vikt att kunna bibehålla kvalitet och attraktivitet. Bättre framkomlighet och driftsäkerhet är behov som fortsatt behöver prioriteras. Beteendepåverkande åtgärder som kan jämna ut resenärsflödena och minska trängsel kommer att vara nödvändiga, tillsammans med andra kapacitetsförstärkande och optimerande åtgärder.

För att få god utväxling vad gäller att avlasta och minska utsläppen från transportsystemet behöver olika typer av satsningar på ökad marknadsandel riktas, dels till områden och resrelationer som har ett tillräckligt resandeunderlag, men ett för resenären mindre relevant kollektivtrafikutbud, dels till områden med en hög biltrafikandel. Det kan handla om områden i det *halvcentrala bandet/inre förorterna*, eller om en tvärrelation med hög efterfrågan och relativt sett långa restider med kollektivtrafiken. Potential kan också finnas i nya/utvecklade relationer över vatten. Förutsättningen är att det är motiverat ur ett ekonomiskt samt miljömässigt perspektiv.

Framkomlighetsåtgärder, restidsförbättringar och anpassat turutbud är exempel på åtgärder som kan vara i fokus för att öka marknadsandelen. För att nå större effekter på överflyttningen av trafik från bil till kollektivtrafik behövs ofta även åtgärder som gör det mindre attraktivt att åka bil. I regioncentrum och halvcentralt i regionen är kombinerad mobilitet ett utvecklingsområde för att minska behovet av att äga bil och därmed bilanvändningen i stort.



Figur 4. Marknadspotentialen för kollektivtrafik varierar över regionen och beräknas med hjälp av s k tidsvärden (för kollektivtrafik respektive bil) för alla delar av resan dörr till dörr. Områden som i figuren kallas för ”potentiella” kan finnas i olika delar av regionen.

I *regionens yttre och mindre tätbefolkade delar* behövs i huvudsak fokus på att säkra grundläggande mobilitet. I skärgården är bastrafiken en viktig grundplatta och på land och i skärgården behöver det fortsätta utvecklas flexibla lösningar. Ett annat utvecklingsområde är kombinationsresor och kombinerad mobilitet med fokus på ökad tillgänglighet till frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik. På så sätt kan kollektivtrafiken bli ett nav för resandet även där förutsättningarna för tät trafik saknas.

Ökad samordning med särskilda persontransporter är en eftersträvansvärd utveckling för att kunna stärka den regionala tillgängligheten inom begränsade resurser och få ner kostnaderna för de samhällsbetalda resorna.

Över länsgränserna är den storregionala tågtrafiken en viktig pusselbit för att förverkliga de storregionala målen för transportsystemet. Denna trafik knyter samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett sammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och förtätning. Att säkra järnvägens kapacitet och tågtrafikens tillförlitlighet i pendlingsstråken in och ut från Stockholms län är centralt både för omställningen till ett hållbart transportsystem och för den regionala utvecklingen i hela Stockholm-Mälarregionen.

3.5 Ett robust system för klimatet, miljön och människan

Kollektivtrafikens enskilt viktigaste bidrag till klimat- och miljömålen är att öka andelen kollektivtrafikresor i förhållande till motoriserade resor. Samtidigt påverkar såväl transporter som byggande av infrastruktur i hög grad miljö, klimat och människors hälsa. I enlighet med Sveriges miljömål[1] ska Stockholmsregionen nå nettonollutsläpp senast år 2045 samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i regionen ska bli helt förnybar.

För Region Stockholms bidrag till klimat- och miljömålen gäller att göra rätt från början och både planera omsorgsfullt samt minimera miljöpåverkan vid trafikering samt vid byggnation och underhåll av kollektivtrafikanläggningar. Genom att ställa tydliga krav på miljö, klimat, och hälsa i upphandling och inköp ställs höga krav på leverantörer och samarbetspartners inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken står inför en omfattande utbyggnad och byggskedet utgör en betydande del av kollektivtrafikens totala klimatpåverkan. Här kan stora effekter uppnås genom krav på klimatreducerande åtgärder.

Läs mer om miljö- och klimatarbetet i kollektivtrafiken i den årliga hållbarhetsredovisningen på Region Stockholms hemsida.

Ytterligare områden med bäring på miljö och klimat och människa som t.ex. kemikaliehantering och biologisk mångfald behandlas i andra styrande dokument inom Region Stockholm.

[1] Sveriges miljömål antogs 2017. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Förnybar driftenergi och energieffektivisering
Region Stockholms kollektivtrafik är på god väg mot en fordonsflotta med helt förnybar driftenergi. Sjötrafikens fartyg har kommit drygt halvvägs men målet är helt förnybar energi till år 2030. För de särskilda persontransporterna är ambitionen att de ska drivas på helt förnybar energi till år 2030.

Det krävs tillgång till elektricitet för att upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken ska kunna vara möjlig för att kunna nå uppsatta miljömål. I Stockholms län finns det begränsat med effekt och därför kan det behövas utbyggnad eller uppgradering av elnätet för att klara av den ökade belastningen.

Det finns utmaningar kopplade till tillgång och pris för el och förnybara drivmedel. I ett livscykelperspektiv är det inte tillräckligt med förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el eftersom de i viss mån också bidrar till koldioxidutsläpp vid produktion och distribution. Energieffektivisering är därför en prioriterad åtgärd för att minska de totala klimatgasutsläppen.

Påverkan på människan
Buller och trafiksäkerhet är exempel på kollektivtrafikens påverkan på människan och hälsan. Det är en utmaning att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. Allt fler bostäder byggs nära spåranläggningarna i bullerutsatta lägen. Det ställer i sin tur allt högre krav på att de nya byggnadernas skydd mot yttre ljudkällor utförs på ett korrekt sätt samtidigt som Region Stockholm aktivt fortsätter med sin bullerreducering från den egna verksamheten vad gäller spårtrafiken. Ansvaret för att nybyggda bostäder inte störs av buller från kollektivtrafiken ligger hos kommunerna.
Det växande behovet av kollektivtrafik ställer också höga krav på trafiksäkerheten så att ingen förolyckas eller skadas allvarligt i trafiken. En säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning är en grundläggande förutsättning för detta. Arbete med suicidpreventiva åtgärder är en viktig del för att minska antalet skadade eller omkomna i kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om att analysera risker och statistik rörande platser där det sker suicid och skapa hinder vid suicidtäta platser.

Resurseffektivitet och vidmakthållande
I en växande region med stora behov och begränsade resurser är god ekonomisk hushållning nödvändig, liksom hushållning med ändliga naturresurser. Även tid respektive mark är viktiga, begränsade resurser att beakta för en hållbar och effektiv kollektivtrafik. Som grundprincip bör det befintliga transportsystemet och kollektivtrafiken kontinuerligt optimeras enligt fyrstegsprincipen och i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser.

Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder för energi och material behöver väljas vid planering, utbyggnad, drift och förvaltning av kollektivtrafiken. Vidmakthållande av det befintliga kollektivtrafiksystemet är centralt och resurser måste förvaltas mer effektivt under hela sin livscykel, från utvinning, transport, bearbetning och konsumtion till dess att de återvinns eller bortskaffas som avfall.

Ett kollektivtrafiksystem som klarar yttre påfrestningar
Kollektivtrafik i sin helhet är en samhällsviktig funktion som ska fungera även under kriser. Klimatförändringar, pandemi, och krig ger tillsammans en stark insikt om behovet av ett robust och resilient kollektivtrafiksystem, som kan hantera yttre påfrestningar.

Den pågående klimatförändringen medför att det kommer bli vanligare med extrema väderhändelser såsom värmeböljor och kraftiga skyfall. Klimatförändringarna förväntas också leda till generellt sett varmare väder och högre luftfuktighet. Det kan medföra negativ påverkan på såväl resenärsmiljöer som byggnader och anläggningar, och även påverka förutsättningarna att bedriva kontinuerlig trafik. Ökade risker för extremväder skapar behov av klimatsäkrade kollektivtrafikanläggningar. Infrastruktur, fordon och fartyg behöver anpassas för att kollektivtrafiken ska kunna upprätthålla robusthet och säkerhet.

Stor osäkerhet råder rörande det geopolitiska läget i medellångt och långt perspektiv och hur detta kan komma att påverka kollektivtrafiken. Exempel på negativa effekter är ökade kostnader för drivmedel och energi, liksom risk för brist på komponenter och kompetens. Detta kan komma att påverka såväl drift som underhåll och planerade investeringar. För att möta de osäkerheter som finns behöver planeringen omfatta ett visst mått av flexibilitet och beredskap för olika handlingsalternativ.

Uppbyggnaden av totalförsvaret i Sverige blir allt mer viktig. Stora delar av Region Stockholms verksamhet inklusive kollektivtrafik är samhällsviktig, med stor betydelse för invånarnas liv och fungerande vardag, och är därför viktiga byggstenar i det civila försvaret. Region Stockholm och andra aktörer i regionen har en viktig roll i att fortsatt utveckla krisberedskapen och det civila försvaret. Tillsammans kan aktörerna förebygga, motstå och hantera kriser så att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas.

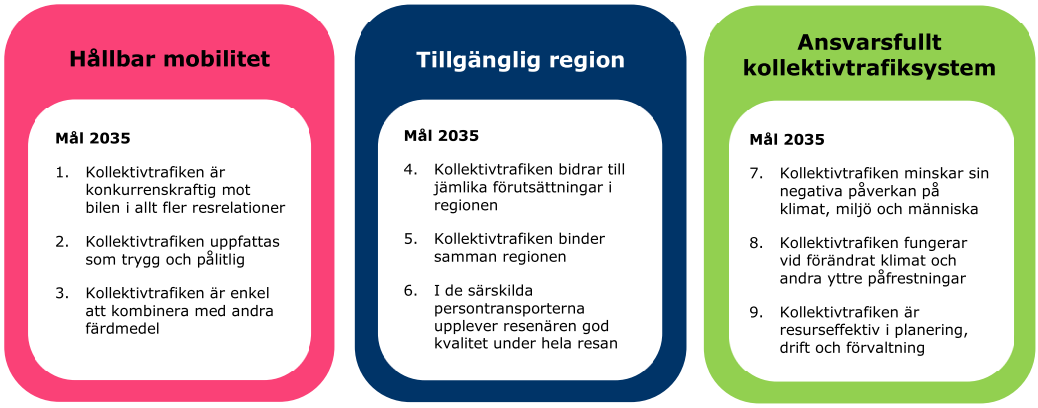
Totalförsvar är den verksamhet som ska bedrivas i händelse av krig. Totalförsvaret består av militärt försvar och civilt försvar.

Civilt försvar är det arbete som görs av statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer.

4 Mål för kollektivtrafiken år 2035

I det här kapitlet beskrivs målmodellen och vilka utgångspunkter som ligger till grund för målen med tidshorisont 2035. I kapitlet beskrivs också uppföljning med avseende på indikatorer och kompletterande mått.

För kollektivtrafiken i Stockholms län antas nio mål med sikte på år 2035, fördelade inom tre teman, se figur 4. Målen har ingen inbördes ordning utan är numrerade 1-9 enbart för orienterbarhet och läsförståelse. Målen utgör prioriterade områden för utveckling och beskriver övergripande vad som ska kännetecknas kollektivtrafiken i Stockholms län år 2035. Målen är styrande för utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken och är vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafik och hållbart resande i Stockholms län. Målen är brett förankrade genom samråd och remiss med berörda aktörer. I avsnitt 4.2–4.4 presenteras varje mål mer ingående.



Figur 4. Målmodell bestående av nio mål med sikte på år 2035, fördelade inom tre teman.

Mål 2035 har sin utgångspunkt i behovsbilden och är formulerade för att bidra till internationella, nationella och regionala mål. Målen är formulerade för att bidra till mål i *Regional utvecklingsplan för Stockholms län* (RUFS 2050) och de globala målen i Agenda 2030. I Agenda 2030 är mål 13 ”Bekämpa klimatförändringarna” särskilt centralt. Mål 11 ”Hållbara städer och samhällen” och särskilt delmålet 11.2 ”Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla” är det mål som närmast berör kollektivtrafikens utveckling. Region Stockholms hållbarhetsstrategi, de transportpolitiska målen, de nationella miljömålen samt FN:s internationella konventioner är också utgångspunkter för målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet
Utgångspunkten för målen är också hållbar utveckling i tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att göra samhället tillgängligt för människor i regionens alla delar; samt ökad hälsa genom minskade utsläpp från kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bidrar till miljömässig hållbarhet genom att möjliggöra människors transporter med en förhållandevis liten klimat- och miljöpåverkan. Kollektivtrafiken bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att främja tillgänglighet i form av arbete och utbildning och genom att underlätta för företag att etablera sig och rekrytera.

4.1 Hållbar mobilitet

Temat handlar om att kollektivtrafiken bidrar till att fler kan, vill och vågar resa hållbart i regionen. Inom temat antas tre mål med sikte på år 2035.

Hållbar mobilitet

Mål 2035

1. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler resrelationer
2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig
3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel

Mål 1: Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler resrelationer

Målet syftar till att minska trängseln och klimatpåverkan från biltrafiken genom att kollektivtrafiken är så attraktiv att biltrafiken minskar och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna på sikt når 65 procent. Trafiknämnden har inte ensam rådighet eftersom målsättningen inte enbart kan nås genom åtgärder för kollektivtrafiken. För att nå målsättningen förutsätts en kraftig minskning av bilresandet och en kraftig ökning av kollektivtrafikresandet i absoluta tal. Ett samlat, kraftfullt och strategiskt arbetssätt kommer att krävas såväl internt inom Region Stockholm som tillsammans med externa aktörer som länets kommuner, länsstyrelsen och Trafikverket. Arbetet behöver synkroniseras med Region Stockholms interna styrdokument så som länsplan och regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050. Även om bilen är ett nödvändigt komplement i vissa resrelationer och för vissa typer av resor är det viktigt att fler väljer kollektivtrafiken framför bilen för att uppnå minskat klimatavtryck och minskad trängsel i transportsystemet.

Utgångspunkten är att satsningar på att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna sker både i geografiska områden där det finns potential sett till resandeunderlag och i områden med en hög biltrafikandel. Det handlar om de delar i systemet där kollektivtrafikens konkurrenskraft i utgångsläget är mindre stark, men där det finns ouppfylld potential sett till resandeunderlaget, exempelvis i vissa geografiska tvärrelationer.

Ett stärkt utbud i områden och geografiska relationer som har god marknadspotential bidrar mest effektivt till att avlasta transportsystemet. Utöver stärkt utbud är bättre framkomlighet, bytespunkter och anslutningar avgörande för att förverkliga potentialen. Därutöver är det centralt med kommunikationsinsatser och beteendepåverkande åtgärder för att fler ska välja kollektivtrafik framför bil. Mycket finns också att vinna på att stödja hållbara resvanor hos barn och ungdomar.

Mål 2: Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig
Pålitlighet och trygghet är centralt för att få fler att resa hållbart med kollektivtrafiken. Målet syftar till att människor ska vilja och våga åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Trygghet och pålitlighet upplevs olika och påverkas av olika faktorer. Genom att fokusera på trygghetsskapande åtgärder för de grupper som i större utsträckning upplever otrygghet kan tryggheten förbättras för alla: barn, kvinnor, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. Att kunna lita på att komma i tid samt att få korrekt information om förseningar är centralt för att välja kollektivtrafiken och har även stark påverkan på upplevelse av trygghet, speciellt för grupper som barn och äldre. Trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiken samt på vägen till och från kollektivtrafiken i samverkan med kommuner och fastighetsägare är också viktiga delar i arbetet.

Mål 3: Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel
Målet syftar till att öka andelen hållbara resor genom att underlätta ett enkelt vardagsliv utan att behöva äga en egen bil. För att matcha kollektivtrafikutbudet med ett varierat resbehov behövs ökade möjligheter till kombinationsresor. Det ökar kraven på en effektiv och digitalt smart kollektivtrafik. Stockholms län har en geografi med varierade förutsättningar. Möjligheten att ta ett färdmedel och byta till kollektivtrafiken en del av resan behöver också förbättras för att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt val, särskilt i de mer perifera, glesbefolkade delarna av länet. Sådant som underlättar omfattar bland annat infartsparkeringar för privata fordon som bil, motorcykel och moped eller cykelparkering. Det gör även möjligheten att ta med cykeln ombord på vissa

trafikslag i kollektivtrafiken under lågtrafik. För att det ska fungera för alla behöver bytespunkter vara utformade med exempelvis korta avstånd mellan byten och god orienterbarhet.

4.2 Tillgänglig region

Temat handlar om att kollektivtrafiken bidrar till en sammanhållen region och möjliggör för fler att delta i samhället. Tillgänglighet här avser både tillgång till kollektivtrafik och hur kollektivtrafiken tillgängliggörs för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Inom temat antas tre mål med sikte på år 2035.

Tillgänglig region

Mål 2035

4. Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen
6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan

Mål 4: Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen
Målet syftar till att kontinuerligt förbättra möjligheterna för regionens invånare och besökare att ta del av samhällets utbud med fokus på att stärka jämlika förutsättningar i regionen. Genom en väl fungerande kollektivtrafik stärks sociala nätverk och tillgången till olika samhällsfunktioner, vilket bidrar till att höja invånarnas sociala kapital. Inom detta behöver hänsyn tas till varierade förutsättningar hos invånare och besökare, exempelvis socioekonomiskt, fysiskt och kognitivt. Åtgärder för att skapa jämlika förutsättningar kan exempelvis handla om att utveckla nya typer av biljetter och priser, eller att förenkla resandet för exempelvis barn, äldre och personer med funktionsnedsättning genom fysisk tillgänglighetsanpassning, synlig personal eller tydlig och enkel information och kommunikation.

Bland de som oftare är beroende av kollektivtrafik för sin mobilitet återfinns äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, unga och personer i hushåll med lägre inkomster. Målet belyser även att det på sikt är önskvärt med en större hänsyn till kollektivtrafikens roll för fritidsresandet särskilt med hänsyn till grupper som ofta är beroende av kollektivtrafiken. Det kan handla om förbättrad kommunikation av befintligt utbud eller utveckling av utbudet under lågtrafik, på kvällar och helger samt till målpunkter för denna typ av resor.

Mål 5: Kollektivtrafiken binder samman regionen
Målet syftar till att kollektivtrafiken ska utvecklas med utgångspunkt i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionens bebyggelsestruktur. Ett kollektivtrafiksystem som sammanlänkar regionens utpekade regionala stadskärnor och andra strategiska platser stödjer integrationen och möjliggör för en större utbildnings- och arbetsmarknad då olika delar av länet och den större regionen knyts ihop. För att möjliggöra en sammanhållen och stark tillväxtregion ska kollektivtrafiken fortsatt planeras med fokus på:

- resurseffektivitet för de centrala delarna;
- attraktiva bytespunkter och restider i halvcentrala bandet;
- tillgänglighet till bytespunkter och till kapacitetsstarka stråk i yttre områdena;
- grundläggande mobilitet i länets glesbefolkade delar, inklusive skärgården.

Mål 6: I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan
För de som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken är de särskilda persontransporterna en central del för att tillgängliggöra regionen. Målet syftar till att de särskilda persontransporterna ska utvecklas med utgångpunkt i de delar som utgör viktiga komponenter för resenärens upplevelse. Några av dessa, som är väsentliga för god kvalitet, är trygghet, punktlighet, information och gott bemötande.

4.3 Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem

Temat handlar om att säkerställa att kollektivtrafiksystemet i sig utvecklas hållbart och med hänsyn till människa, miljö och gemensamma resurser. Inom temat antas tre mål med sikte på år 2035.

Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem

Mål 2035

7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa
8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar
9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Mål 7: Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa
Målet syftar till att minska negativ påverkan på omgivningen, såväl natur som människor. Områden som omfattas är bland annat minskat buller, utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering, biologisk mångfald och utsläpp till luft och vatten. Påverkan på miljö, klimat och människors hälsa har stark koppling till varandra.

Vidare omfattar målet om minskad negativ påverkan på människors hälsa att kollektivtrafiken är utformad så att ingen förolyckas eller skadas allvarligt i trafiken. En säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning är en grundläggande förutsättning för detta. Suicidpreventiva åtgärder är också en viktig del för att minska antalet skadade eller omkomna i kollektivtrafiken.

Mål 8: Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar
Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion och behöver fungera trots förändrat klimat och andra yttre påfrestningar. Målet syftar till att belysa att både dagens kollektivtrafik och framtida kollektivtrafik behöver anpassas för att möta klimatutmaningar, som exempelvis temperaturvariationer och ökad nederbörd. Ett förändrat klimat kan utgöra en risk för skador på infrastruktur och den bebyggda miljön samt orsaka risker för hälsa och välmående. Kollektivtrafiken behöver också fungera vid andra externa påfrestningar, exempelvis till följd av kriser och osäkerheter i omvärlden som till exempel antagonistiska hot och pandemi.

Mål 9: Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning
Stockholmsregionen är en växande region med stora behov och begränsade resurser. Målet syftar till att säkerställa god ekonomisk hushållning, liksom hushållning med ändliga resurser. Inom ramen för detta är åtgärder för att vidmakthålla befintligt utbud av kollektivtrafik viktiga, likväl som att säkerställa en balans i kollektivtrafikutbudet i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. En jämn och hög beläggning är eftersträvansvärt både ur ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Särskilt relevant för att långsiktigt spara på resurser är att säkerställa ett gott underhållsarbete. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi och material behöver prioriteras vid planering, investering, drift och förvaltning. Resurseffektivisering behöver ibland omfatta smarta lösningar för att inte riskera kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet. Resurseffektiviseringar behöver också ske med hänsyn taget till behov av grundläggande mobilitet i områden med lågt resandeunderlag.

4.4 Uppföljning av målen

Målen följs upp genom mätbara indikatorer med målvärde specificerade för år 2035 samt kompletterande mått. Indikatorerna med målvärde för 2035 bidrar till att sätta ambitionsnivåer för arbete mot måluppfyllnad, se tabeller 1-3. Indikatorerna är inte mål i sig utan de anger, tillsammans med målvärde för 2035, en ambitionsnivå och en riktning för arbetet inom målområdet. Det ges en indikation men inte en helhetsbild av hur läget i regionen ser ut i förhållande till måluppfyllnad. Det behövs alltså fler insatser och åtgärdsområden än de som anges av indikatorerna för att nå måluppfyllelse.

För varje mål följs därför ofta ett eller flera kompletterande mått, som del i en samlad uppföljning. Måtten anges inte med målvärden utan de är intressanta att följa som trend. De fungerar som komplement till redovisade indikatorer för att ge en bredare bild av måluppfyllnad. I den samlade uppföljningen kan indikatorer och mått också brytas ner på en mer detaljerad nivå, för att det ska gå att studera skillnader och likheter mellan exempelvis geografiska områden, målgrupper eller trafikslag. Syftet med uppföljningen är att ge regionens aktörer en övergripande bild av om kollektivtrafiken i länet utvecklas i önskad riktning. Målen i trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen av Region Stockholm.

Tema: Hållbar mobilitet				
Mål	**Indikator**	**Basår 2022** [2]	**Målvärde 2035**	**Kompletterande mått**
1. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler resrelationer	Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna	50 %	65 %[3]	• Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken
2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg	64 %	70 %	• Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga ensam i kollektivtrafiken kvällar/nätter
	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig	44 %	60 %	• Kollektivtrafikens punktlighet • Inställda avgångar i kollektivtrafiken
3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel	Andel resor i länet med kollektivtrafik, gång och cykel som huvudfärdmedel	55 %	75 %[4]	• Andel resor (dörr till dörr) som är en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik

Tabell 1. Indikatorer och kompletterande mått för uppföljning av mål 1, 2 och 3 inom tema Hållbar mobilitet

Mål 1 följs upp genom indikatorn *Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna,* vilket mäter andelen kollektivtrafikresor av samtliga motoriserade resor[5]. För att nå 65 % marknadsandel för kollektivtrafiken, som är viktig för klimatomställningen och för att minska trängseln på vägarna, behöver staten, Region Stockholm och kommunerna samt övriga aktörer i regionen tillsammans bidra till målet. Målet följs också upp genom kompletterande mått *Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken* vilket är en bred frågeställning som inte bara mäter nöjdhet bland befintliga resenärer, utan bland länsinvånarna i stort.

[2] Basårsvärden ska uppdateras till år 2023 inför beslut hos regionfullmäktige 2024.
[3] Målvärde och målår kan behöva revideras i samband med antagande av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
[4] Målvärdet utgår från RUFS 2050 med justering för den höjda ambitionsnivån för målvärdet till indikatorn för mål 1. Målvärde och mål kan behöva revideras i samband med antagande av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
[5] Källa och mätmetod har ändrats för indikatorn jämfört föregående trafikförsörjningsprogram, från resvaneundersökning i egen regi till Kollektivtrafikbarometerns resvaneundersökning, som genomförs i Svensk kollektivtrafiks regi.

Mål 2 följs upp av två indikatorer. Indikatorn *Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg* mäter upplevelsen av trygghet bland länsinvånarna. Indikatorn *Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig*, mäter andelen som uppger att de kan lita på att komma i tid om de reser med kollektivtrafiken.

Målet följs även upp genom det kompletterande måttet A*ndel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga ensam i kollektivtrafiken kvällar/nätter*. Andra kompletterande mått är *Kollektivtrafikens punktlighet* och *Inställda avgångar i kollektivtrafiken* vilka mäter kollektivtrafikens pålitlighet i form av kvantitativ data.

Mål 3 följs av indikatorn *Andel resor i länet med kollektivtrafik, gång och cykel som huvudfärdmedel*. Indikatorn mäter ett samlat värde för andelen kollektivtrafik, gång- och cykelresor av det totala resandet. Målet följs även av det kompletterande måttet *Andel resor (dörr till dörr) som är en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik*, vilken avser fånga andelen kombinationsresor för specifikt cykel och kollektivtrafik.

Tema: Tillgänglig region				
Mål	**Indikator**	**Basår 2022[6]**	**Målvärde 2035**	**Kompletterande mått**
4. Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen	Andel linjer eller bytespunkter som är fullt tillgängliga*	81 %	100%	• Andel länsinvånare som upplever att det är enkelt använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen	Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör	71 %	75%	• Restidskvot för resrelationer mellan regionala stadskärnor och Stockholm city.
	Antal resrelationer mellan regionala stadskärnor på samma regionhalva som har en restidskvot på 1,5 eller mindre.**	5 av 12 (42%)[7]	8 av 12 (67%)	
6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan	Andel nöjda med särskilda persontransporter***	85 %	90 %	• Punktlighet för särskilda persontransporter • Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter

*Indikatorn omfattar samtliga fordon (exklusive det kulturhistoriska tonnaget), samtliga spårhållplatser och de 100 största bytespunkterna/stationerna. ** De åtta regionala stadskärnorna är: Arlanda-Märsta (inklusive Arlanda flygplats), Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Täby centrum-Arninge, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje. ***Indikatorn avser hela resan inklusive beställning, upphämtning och avlämning.

Tabell 2. Indikatorer och kompletterande mått för uppföljning av mål 4, 5 och 6 inom tema Tillgänglig region

Mål 4 följs upp av indikatorn *Andel linjer eller bytespunkter som är fullt tillgängliga*. Indikatorn syftar till att följa arbetet med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. I indikatorn räknas samtliga spårhållplatser och de 100 största bytespunkterna eller stationerna, därifrån flest reser. Samtliga fordon, förutom det kulturhistoriska tonnaget, räknas också in i indikatorn samt utbudet av service. För att en linje eller bytespunkt (inkl. de fordon som trafikerar den) ska räknas som fullt tillgänglig behöver följande moment vara möjliga att genomföra för alla resenärer i den allmänna kollektivtrafiken:

- planera resan
- köpa och använda biljett
- vistas och orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
- ta del av information
- ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget.

[6] Basårsvärden ska uppdateras till år 2023 inför beslut hos regionfullmäktige 2024.
[7] Här redovisas basår 2023 av metodtekniska skäl för restidkvoten, i slutversionen ska samtliga basårsvärden redovisas i 2023 års värde.

Indikatorn, och således momenten, omfattar dock inte viktiga tillgänglighetsåtgärder som är utanför Region Stockholms rådighet. Det gäller exempelvis att vägen till och från kollektivtrafiken och mellan bytespunkter behöver vara tillgänglig. Till mål 4 följs även det kompletterande måttet *Andel länsinvånare som upplever att det är enkelt använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter,* vilket är en viktig aspekt att följa för länsinvånarnas möjlighet att delta i samhället.

Mål 5 följs upp genom indikatorn *Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör,* vilken mäter hur väl länsinvånarna upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de resor de gör. För att stärka de regionala stadskärnornas tillgänglighet följs indikatorn *Antal resrelationer mellan regionala stadskärnor på samma regionhalva som har en restidskvot på 1,5 eller mindre.* Indikatorn mäter skillnaden i tid som det tar att resa från punkt A till B med kollektivtrafik jämfört med bil. Som kompletterande mått följs även *Restidskvot för resrelationer mellan regionala stadskärnor och Stockholm city.*

Mål 6 följs av indikatorn *Andel nöjda med särskilda persontransporter.* Indikatorn avser hela resan inklusive beställning, upphämtning och avlämning. Den fångar upp flera delar av resenärens upplevelse av resans kvalitet inom särskilda persontransporter, däribland trygghet och pålitlighet. Målet följs även av de kompletterande måtten *Punktlighet för särskilda persontransporter*, som mäter faktiskt punktlighet, samt *Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter* som mäter resenärernas upplevelse av trygghet under resan.

Tema: Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem				
Mål	**Indikator**	**Basår 2022[8]**	**Målvärde 2035**	**Kompletterande mått**
7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa	Energieffektivisering i • kollektivtrafiken (kWh/sittplats-km) • fastigheter (kWh/m²)	66 (år 2019) 213 (år 2019)	33 (-50 %) 134 (-37 %)	• Antal omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken
	Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda	33 %	100 %	
8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar	Systematisk uppföljning avseende klimatanpassning och resiliens mot yttre hot	-	-	
9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning	Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik (gCO_2/person-km)	21,1 (år 2019)	Arbete pågår	• Kostnad per person-km (i kr) • Antal påstigande i kollektivtrafiken

Tabell 3. Indikatorer och kompletterande mått för uppföljning av mål 7, 8 och 9 inom tema Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem

Mål 7 följs upp av två indikatorer och ett kompletterande mått. Indikatorn som berör energieffektivisering mäter kollektivtrafikens bidrag till att minska sin negativa påverkan på klimat vid drift av trafiken och dess anläggningar. Indikatorn delas in i *Energieffektivisering i kollektivtrafiken*, vilket beräknas som kilowattimmar per sittplatskilometer och *Energieffektivisering i fastigheter,* vilket beräknas som kilowattimmar per kvadratmeter. Indikatorn gör det möjligt att transparent följa faktisk koldioxidreduktion oberoende av hur emissioner från energikällor ändras över tid. Osäkerheterna för dessa kan annars riskera att försvåra beslut om klimatpåverkande åtgärder och resultatuppföljning.

Region Stockholm har kommit långt gällande att ställa om till förnybar energi i kollektivtrafiken. För att komma längre i den gröna omställningen behöver fokus ligga på energieffektivisering för det är främst där det går att hämta ytterligare utsläppsminskningar av växthusgaser. Därför används indikator med ett ökat fokus på energieffektivisering och där varje ändring av energikälla ska

[8] Basårsvärden ska uppdateras till år 2023 inför beslut hos regionfullmäktige 2024.

resultera i mindre utsläpp av växthusgaser. Målvärdet är satt för att tillsammans med övriga åtgärder, och med energi (med låga klimatgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv) som förutsättning, nå Sveriges och Stockholmsregionens mål om netto-noll-utsläpp senast till år 2045. Utöver redovisade målvärden för 2035 är delmål för 2030 en minskning med 40 och 30 procent gällande energieffektiviseringen inom kollektivtrafik respektive fastighet.

Indikatorn *Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda* mäter andelen av SL:s spåranläggningar där närboende med över 45 dB (A) i boningsrum från persontrafik ska ha erhållit eller erbjudits bullerskyddsåtgärder. Mål 7 följs också av *Antal omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken* som kompletterande mått, där ambitionen är att antalet ska minska över tid.

För **mål 8** har ingen indikator med målvärde identifierats i trafikförsörjningsprogrammet. Uppföljning av målet görs genom systematisk uppföljning avseende *Klimatanpassning* samt *Robusthet vid yttre hot*, vilka följs upp kvalitativt. Klimatanpassning kan följas upp genom bland annat förmåga att förebygga störningar i befintliga tillgångar och vid nyinvesteringar byggs upp, utvecklas och systematiseras samt att åtgärder genomförs för att minska risk för negativ påverkan på människors liv och hälsa.

Mål 9 följs upp av indikatorn *Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik* som mäter koldioxidutsläpp relaterade till kollektivtrafikens drift. Det kompletterande måttet *Kostnad per personkilometer*, vilken beräknas som kostnad i kronor per personkilometer visar på kostnadseffektivitet i form av hushållning med ekonomiska resurser vid kollektivtrafikens planering, investering, drift och förvaltning. Arbetet med kostnadseffektivitet behöver balanseras mot viktiga kvalitetsegenskaper som kollektivtrafiken behöver för sin attraktivitet. Ett annat kompletterande mått till målet är *Antal påstigande i kollektivtrafiken*.

5 Gemensam väg framåt

För att målen ska nås förutsätts samverkan och insatser från flera aktörer i regionen. Kapitlet lyfter delar som är centrala i den gemensamma vägen framåt, som samverkan, ekonomi och finansiering. Kapitlet omfattar också förutsättningar för den allmänna och den kommersiella kollektivtrafiken.

5.1 Samverkan är nyckelfaktorn

Större kliv mot en ökad andel resor med hållbara färdmedel och ökad regional tillgänglighet behöver tas genom förändring av normer och strukturer i befintliga planeringsprocesser för samhällsbyggnad och transporter. Samverkan mellan Region Stockholm, länets kommuner, statliga myndigheter, angränsande regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommersiella och upphandlade aktörer med flera, är därför den absolut viktigaste förutsättningen för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.
Trafikförsörjningsprogrammets nio mål berör de inblandade aktörerna i varierande utsträckning. Samtidigt är det svårt att göra en strikt uppdelning i rådighet och ansvarsområden.

Region Stockholm har stort ansvar för att bidra till trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse. Bland annat genom att utforma ändamålsenliga affärer och avtal, kontinuerligt optimera, effektivisera och tillgänglighetsanpassa det befintliga systemet samt genomföra fördjupade utredningar och åtgärder som pekas ut i Kollektivtrafikplan 2050. Mellan regionerna i Stockholm-Mälarregionen finns en väl upparbetad samverkan kring de storregionala infrastrukturbehoven som behöver fortsätta. Region Stockholm behöver också arbeta aktivt för att planeringen av kollektivtrafiken sker samordnat med planeringen av markanvändning och bebyggelse. Kollektivtrafiken och dess bytespunkter behöver vara en naturlig del av bebyggelsen. Det krävs förståelse och ödmjukhet inför att inblandande nyckelaktörer i regel har fler ansvarsområden att se till än enbart kollektivtrafiken. Samverkan behöver därför ha sitt ursprung i gemensamma intressen, drivkrafter och mervärden som kan skapas.

Utöver Region Stockholm är länets kommuner och Trafikverket centrala i samverkan. Kommunerna i egenskap av väghållare och som ansvariga för planläggningen av mark- och vattenområden. Trafikverket i egenskap av väg, banhållare och bryggägare samt som medfinansiär till vissa kollektivtrafikanläggningar. Trafikverket ansvarar även för systemanalyser av hur länets transportsystem i stort fungerar. Det är inte möjligt att ställa om till ett hållbart transportsystem utan att berörda aktörer verkar för att ge kollektivtrafik, gång och cykel så goda förutsättningar som möjligt. Förutom en transporteffektiv

bebyggelseplanering handlar det exempelvis om att planera ytor för kollektivtrafikens behov av depåer, terminaler samt bryggor och dag- och natthamnar. Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken, särskilt busstrafiken, är ett samverkansområde och en lösning som berör flera mål. Förutom att öka kollektivtrafikens attraktivitet (och i förlängningen andelen resor som genomförs med kollektivtrafik jämfört med bil) gör det att antalet kollektivtrafikfordon kan begränsas och därmed också utrymmesbehovet i terminaler och depåer. Likaså bidrar förbättrad framkomlighet till att driften av kollektivtrafiken kan ske mer resurseffektivt – både vad gäller energianvändning och ekonomi.

Beteendepåverkande åtgärder och styrmedel för att främja hållbara färdmedelsval är centrala och omfattar en bredd av områden som prova-på-kampanjer, bränslepriser, löneförmåner, trängselavgifter samt tillgång till- och avgift för parkering. Ett exempel på statligt styrmedel är reseavdraget för arbetsresor som gynnar bilism. Färre parkeringsplatser och högre kostnader för bilparkering är åtgärder under kommunalt ansvar som har stor potential att flytta över resande från bil till gång, cykel eller kollektivtrafik.

5.2 Branschens kompetensförsörjning

Kollektivtrafiken sysselsätter många människor i Stockholms län. Förare, verkstadspersonal och flera andra yrkesgrupper är helt nödvändiga för att trafiken ska rulla och därmed för att realisera de mål som har satts upp i trafikförsörjningsprogrammet. Sedan en tid råder brist på både bussförare och lokförare och det behövs insatser för att säkra kompetensförsörjningen. Åtgärdsområden som lyfts från branschen omfattar bland annat att skapa attraktiva yrkesutbildningar och att säkra goda arbetsvillkor via kollektivavtal. Det har också lyfts behov av att ändra regelverk för att möjliggöra för yngre bussförare i trafiken.

Brist på förare råder även inom taxinäringen, inte minst som en effekt av pandemin. Bristen påverkar möjligheterna att utföra regionens uppdrag inom särskilda persontransporter. Likaså syns inom sjöfarten behov att säkra tillgången till- och återväxten på behörig personal. Som landets största regionala kollektivtrafikmyndighet kan Region Stockholm göra skillnad genom att engagera sig och belysa utvecklingsbehoven.

5.3 Digitalisering

Ökad grad av innovation och digitalisering är en ytterligare förutsättning för att nå de uppsatta målen. Kollektivtrafiksystemet som en viktig del av hela samhället ska kunna ta jämna steg med den allt mer digitaliserade omgivningen och möta invånarnas förväntningar. Framtida smarta städer och trafiksystem

bygger på tillgänglighet och flöde av data och information när miljontals människor, prylar, platser, fordon med mera är ständigt uppkopplade och kommunicerar med varandra. I ett optimalt scenario ska varje resenär kunna utforma sin individuella resa och navigera sig fram på bästa möjliga sätt med hjälp av smarta digitala tjänster och tillgänglig information.

Samverkan är ett nyckelord också i samband med digitaliseringsarbetet. Ökad digitalisering förutsätter informationsutbyte och samverkan mellan olika trafiksystem och övriga samhällsfunktioner så som vård, skola, ordningsmakt, näringsliv med mera. Här behöver företrädare för olika trafiksystem tillsammans med andra berörda samhällsaktörer skapa samverkansformer som bygger på öppenhet och utbyte av data i enlighet med gemensamma öppna standarder.

Samtidigt som tillgänglighet av information och data är en förutsättning för digitalisering kan det också innebära sårbarhet och hot med allvarliga konsekvenser. Därför är det av största vikt att all värdefull och skyddsvärd data ses som en strategiskt viktig tillgång och behandlas på ett korrekt och säkert sätt.

5.4 Ekonomiska förutsättningar och finansiering

I en växande region med stora behov och begränsade resurser hos de inblandade aktörerna är god ekonomisk hushållning nödvändigt. Kollektivtrafikens ekonomi påverkas i stor utsträckning av den fysiska planeringen och lokaliseringen av ny bebyggelse, framkomlighet på vägar samt tillgång till mark för depåer i resurseffektiva lägen och markområden. En transporteffektiv planering gagnar inte bara Region Stockholm som kollektivtrafikansvarig utan även kommuner och Trafikverket i egenskap av väg- och banhållare.

Utveckling av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten, regionen och berörda kommuner. Val av systemlösningar för kollektivtrafikutbyggnad sker genom åtgärdsvalsstudier i trafikverkets, regionens eller kommuners regi. Studierna behöver uppfylla de kvalitetskrav som finansieringskällorna ställer på åtgärdsvalet. Efter att berörda parter är överens om inriktningen för den utbyggda kollektivtrafiken behöver finansieringen förhandlas mellan parterna. Det gäller oavsett vilken part som blir systemägare och/eller ansvarar för genomförande. I många fall kan åtgärder som genomförs i en kommun ge lika stor eller större nytta i närliggande kommuner. Hänsyn behöver då tas till de sammantagna regionala nyttorna.

Pågående och kommande utbyggnader av kollektivtrafiken innebär stora och ökade ekonomiska åtaganden för Region Stockholm avseende utgifter för investering och kostnader för drift och underhåll. Den pågående utbyggnaden av kollektivtrafiken omfattar bland annat tunnelbana till Nacka, från Akalla till Barkarby och från Hagastaden vidare till Arenastaden. Kommande utbyggnader är tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanans förlängning till City.

I utvecklingen mot målen behöver resurseffektiva åtgärder prioriteras och det befintliga utbudet behöver kontinuerligt ses över och balanseras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför utveckling och förändringar i kollektivtrafiken.

Intäkterna halkar efter
En tydlig trend visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken. Det kommer bli en stor utmaning i finansieringen av kollektivtrafiken om utvecklingen fortsätter som under åren 2020-2022. Under Covid-19-pandemin bibehöll Region Stockholm och andra regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige ett fullt trafikutbud för att invånare fortsatt skulle kunna ta sig till arbete och skola. Samtidigt minskade resandet i kollektivtrafiken kraftigt, med stora intäktsförluster som följd. Återtagande av kollektivresandet är ett prioriterat område där fokus ligger på att locka tillbaka resenärerna från bil- till kollektivtrafik. Att arbeta med att utveckla intäkterna för att säkerställa en kollektivtrafik som bidrar till målen är också en ambition. Det kan exempelvis handla om att se över olika intäktskällor eller nya typer av biljetter.

Nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur
Planerna för transportinfrastruktur är en viktig del i finansieringen och genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Länsplanen utgör en möjlighet för länets kommuner, Trafikverket och Region Stockholm att få finansiering för åtgärder i transportinfrastrukturen i länet. Förutom de större namngivna objekten i länsplanen finns åtgärdsområden för mindre åtgärder upp till 50 miljoner kronor. Kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet är exempel på åtgärdsområden som nämnda aktörer kan söka för.

Region Stockholm avser att genomföra de åtgärder som ingår i de statliga förhandlingarna som Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandling 2013 och Sverigeförhandlingen 2017 tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Utrymmet för statliga infrastrukturinvesteringar i planerna är numera uppbokade långt fram i tiden samtidigt som trenderna framåt tyder på stora behov av vidmakthållande och

reinvesteringar, åtgärder för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö samt åtgärder för ökad motståndskraft mot klimatförändringar och yttre säkerhetshot. För att säkerställa möjligheterna till ett hållbart transportsystem behöver finansieringsutrymmet ökas och planerna göras mer flexibla för att hantera nya förutsättningar.

Kollektivtrafikens samhällsekonomi
Kollektivtrafiken bidrar till samhället och genererar stora nyttor som inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Den allmänna kollektivtrafiken är subventionerad till hälften, vilket främst motiveras av att kollektivtrafiken ger upphov till en rad positiva effekter som går utöver vad resenärerna kan förväntas betala för, bland annat:

- **Minskad biltrafik:** När fler åker kollektivt minskar emissioner av bland annat koldioxid och partiklar. Trängseln i vägnätet minskar, vilket ger ökad framkomlighet för personbilar, bussar och yrkestrafik.

- **Positiva regionalekonomiska effekter:** Med en välutbyggd kollektivtrafik kan fler invånare nå allt fler attraktiva målpunkter inom en rimlig restid. Det ger förutsättningar för företagsetableringar, utbildning, evenemang, besöksindustri med mera. Detta ger också upphov till bättre matchningseffekter, vilket innebär att det blir lättare för arbetsgivare och arbetstagare att finna varandra.

- **Stadsbyggnadseffekter:** Kollektivtrafiken gör det möjligt för fler personer att bo på en mindre yta, med kortare avstånd, färre kvadratmeter dedikerade till asfalt och med mindre buller från vägtrafiken.

- **Jämlikhet och jämställdhet:** Det är dyrt att äga en bil och ännu dyrare blir det om ett hushåll med två förvärvsarbetande behöver två bilar. Bil är inte heller ett alternativ för alla medborgare, en del saknar körkort, andra har kanske en funktionsnedsättning som gör att de inte kan köra bil.

- **Trafiksäkerhet och folkhälsa:** Fler som reser med kollektivtrafiken istället för med bil innebär att antalet olyckor i transportsystemet begränsas. Kollektivtrafiken bidrar också till ökad fysisk aktivitet genom kombinationsresor med gång och cykel. Övergång från bil till kollektivtrafik bidrar även till bättre hälsa genom förbättrad luftkvalitet, både avseende avgasutsläpp men även från minskat partikelutsläpp från däck- och vägslitage.

5.5 Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör grund för Region Stockholms bedömningar av vilken kollektivtrafik som behöver omfattas av allmän trafikplikt, respektive vilken trafik som kan uppstå och drivas av den privata marknaden. Både allmän och kommersiell trafik har del i den gemensamma vägen framåt och regionen gör bedömningar utifrån de behov som finns av kollektivtrafik i Stockholmsregionen, samt utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Allmän trafikplikt kan endast beslutas för kollektivtrafik inom länet samt för länsöverskridande regional buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande. Länsöverskridande trafikplikter kräver också att överenskommelser om omfattning av trafiken och finansiering nås mellan de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Grunder för allmän trafikplikt
Med utgångpunkt i trafikförsörjningsprogrammets behovsbeskrivning och mål redovisas nedan Region Stockholms generella syn på förhållandet mellan den kollektivtrafik som förutsätts drivas med stöd av allmän trafikplikt och den kollektivtrafik som bedöms kunna bedrivas på kommersiella villkor.

Region Stockholm tar genom den allmänna trafikplikten ansvar för att regionens kollektivtrafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Stockholmsregionen ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem för alla, som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart. Detta har stor betydelse för tillgängligheten i regionen och den fortsatta utvecklingen mot ett mer hållbart resande.

Sedan marknadsöppningen har den kommersiella kollektivtrafiken endast ökat marginellt i omfattning. Region Stockholms bedömning är att den allmänna kollektivtrafiken fortsatt behöver vara väl utbyggd på land och vatten. För att fortsätta i riktning mot målen anser Region Stockholm att kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt ska karakteriseras av följande principer:

- Kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering.
- Kollektivtrafiken på land och till sjöss ska erbjuda förbindelser till och från viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor, kärnöar samt målpunkter i angränsande län.

- Kollektivtrafiken ska erbjuda möjlighet att kunna nå resmål i hela länet i ett sammanhängande trafiksystem där trafiken är planeringsmässigt integrerad och omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem.

- Kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Detsamma gäller bytespunkter och hållplatser. Kollektivtrafiken ska fortsätta att hålla en hög miljöprofil.

Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt
Region Stockholms utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång i den växande Stockholmsregionen. Det är viktigt att all kollektivtrafik samverkar på ett sätt som gagnar resenärerna. Region Stockholms ambition är att i samverkan med kommersiella aktörer utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik om gemensamma förutsättningar för detta finns.

Den kommersiella kollektivtrafiken bedöms vara inriktad mot speciella marknadssegment och kommer även fortsatt huvudsakligen fylla rollen som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Idag finns kommersiell kollektivtrafik till flygplatser och färjeterminaler. Det finns, och har under lång tid funnits, en relativt omfattande kommersiell sjötrafik. I Stockholms län bedrivs kommersiell järnvägstrafik mellan Stockholm och städer i östra Mellansverige, framförallt Uppsala. Vidare trafikerar ett antal långväga buss- och tåglinjer ett antal hållplatser inom länet, de bedöms dock endast mycket litet bidra till den samlade regionala kollektivtrafiken.

Nya marknadsnischer för kommersiell kollektivtrafik, under rådande förutsättningar, bedöms kunna vara arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, samt kollektivtrafik till handelsplatser och resmål inom besöksnäringen.

För utövare av kommersiell kollektivtrafik finns inga formella hinder för etablering av trafik parallellt med trafik som bedrivs som följd av beslut om allmän trafikplikt. Det finns heller inga hinder för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt för kollektivtrafik inom marknadssegmenten som bedöms ha kommersiell potential så länge det kan motiveras.

Övergripande förutsättningar för kommersiell trafik
Kommersiella bolag som vill driva kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län ska anmäla det till Region Stockholm. Rutiner för anmälan och avanmälan finns tillgängliga på Region Stockholms hemsida. Kommersiella trafikföretag har tillgång till Samtrafikens nationella informationssystem som samlar utbudsinformation om kollektivtrafik i Sverige.

Kommersiella trafikföretag ska så långt som möjligt få tillträde till infrastruktur på konkurrensneutrala villkor. Det konkurrensneutrala tillträdet ska inledas med en anmälan av kommersiell trafik.

Sedan kollektivtrafiklagen infördes har utvecklingen av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län varit begränsad och tillträde till infrastruktur har hanterats genom löpande samverkan. Eftersom behov saknats har inte något regelsystem för konkurrensneutralt tillträde tagits fram. Ett antal övergripande förutsättningar beskrivs i bilaga *Tillträde till infrastruktur* som finns tillgänglig på Region Stockholms hemsida.

5.6 Att hantera målkonflikter och gå i rätt riktning

I arbetet mot målen krävs analys över effekter och att åtgärder vägs mot varandra utifrån bedömda effekter och kostnader. En viktig insikt är att enskilda åtgärder var för sig inte kan förväntas ge direkt och mätbar effekt på de indikatorer och mått som följs upp kopplat till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Problem och utvecklingsområden är i regel komplexa och effektkedjorna i många fall långa. Det kan därför underlätta att kartlägga effektkedjorna för att påvisa att och hur åtgärder i slutändan leder i rätt riktning.



Figur 5. Exempel på en effektkedja. Hur ett uppdrag att ta fram riktlinjer, samt tillämpning av dem, bidrar till trafikförsörjningsprogrammets mål 3.

En annan viktig insikt är att samtliga mål inte är relevanta i varje enskilt sammanhang. Likaså har de inblandande aktörerna ofta parallella mål som är svårförenliga med varandra. Ett exempel är hur mål 9 som berör resurseffektivitet och mål 4 som berör jämlika förutsättningar ska fungera i glesbefolkade delar av länet. Denna målkonflikt kan exempelvis innebära negativa konsekvenser för att uppnå det globala delmålet 11.2 *Hållbara transportsystem för alla*. Målkonflikter är en realitet som inte ska gömmas undan. I många fall krävs prioriteringar och då behöver det synliggöras vilka mål som har prioriterats och vilka som har prioriterats ned. I nästa uppdrag, eller i nästa verksamhetsplan, är det kanske ett annat mål som bör prioriteras för att kollektivtrafiken ska förflytta sig i rätt riktning sett till helheten. I vissa fall kräver utvecklingen mot målen omfattande kostnader, som inte kan hanteras inom berörda aktörers budgetramar och investeringsutrymme. Det får inte förhindra att målen sätts. Det kan då handla om att lyfta områden som behöver omfattas av politiska beslut i särskild ordning. Det kan till exempel handla om ändrad lagstiftning eller nya finansieringsformer.

Gemensam uppföljning av målen, vilket beskrivs under kapitel *Mål för kollektivtrafiken 2035*, är ett viktigt verktyg för att stämma av den samlade effekten av olika aktörers arbete och åtgärdernas effekt på länets utveckling.

Ordlista

Allmän trafikplikt
Med allmän trafikplikt menas det som i EU:s kollektivtrafikförordning (1370/200) definieras som ”krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”. Beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet och kan överklagas

Allmän kollektivtrafik
Den regionala kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Är i regel avtalad och drivs med hjälp av subventioner från samhället. Ett näraliggande begrepp är ”samhällsfinansierad kollektivtrafik”. I Stockholms län består den allmänna kollektivtrafiken av buss, tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik. Över länsgränserna finns allmän kollektivtrafik med buss och tåg.

Bastrafik
Mellan fastlandet och utpekade kärnöar i skärgården ska det enligt RUFS 2050 säkerställas kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. Bastrafiken ska möjliggöra för pendlingsresor samt resor till kommuncentrum med tillgång till samhällsservice. På fastlandet ansluter bastrafiken till strategiska bytespunkter som benämns replipunkter.

Fritidsresor
Resor som inte är arbets-, studie eller tjänsteresor, t ex nöjesresor, resor till fritidsaktiviteter, inköpsresor eller resor för att besöka släkt och vänner.

Fyrstegsprincipen
Som grundprincip bör det befintliga transportsystemet kontinuerligt optimeras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Vid en upplevd brist i transportsystemet ska åtgärder prövas förutsättningslöst i nedanstående fyra steg innan beslut tas: 1. Tänk om 2. Optimera 3. Bygg om 4. Bygg nytt

Kollektivtrafik
Definieras i EU:s kollektivtrafikförordning (1370/200) som: ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”.

Kollektivtrafikens marknadsandel
Andel av de motoriserade resorna som görs med kollektivtrafik.

Kommersiell kollektivtrafik
Kollektivtrafik som en aktör bedriver utifrån helt kommersiella villkor, utan något avtal eller ekonomiskt stöd från en regional kollektivtrafikmyndighet.

Kombinationsresa
En kombinationsresa är en resa med flera olika reseelement och/eller färdmedel (exempelvis cykel och buss) som tillsammans utgör en sammanhängande resekedja.

Konkurrensneutralt tillträde
Avser att alla kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande grunder bör få tillträde till fysisk infrastruktur, såsom bytespunkter och hållplatser. Alla aktörer ska ha samma förutsättningar att agera på en marknad.

Mobilitet (hållbar, delad, kombinerad, grundläggande)
Begreppet mobilitet avser möjligheten till förflyttning mellan platser.

- **Hållbar mobilitet** avser möjliggörande av förflyttning mellan platser på sätt som är effektiva, hälsosamma och klimatneutrala samt tillgängliga för alla.
- **Delad mobilitet** avser mobilitet som bygger på samutnyttjande av fordon där användaren inte själv äger fordonet. Exempel är lånecyklar, bilpool, taxi och inte minst kollektivtrafik.
- **Kombinerad mobilitet** används i trafikförsörjningsprogrammet som synonym till det engelska begreppet ”Mobility as a service” och avser tjänster som underlättar att med olika transportsätt förflytta sig mellan platser. Det kan till exempel vara olika former av kollektivtrafik som integreras med bilpool och lånecyklar. Sampaketering kan även ske med tjänster som underlättar i resenärens vardag och som minskar behovet att resa.
- **Grundläggande mobilitet** avser att resmöjlighet finns tillgänglig och når destinationer där individer kan uppfylla sina dagliga aktiviteter och behov för att kunna ha en rimlig livskvalitet. Grundläggande mobilitet behöver ses i ett sammanhang av olika transportslag och kombinerad mobilitet. Det har stark koppling till en helhetsplanering av boende, service, arbetsmarknad, infrastruktur och transporter i regionen.

Personkilometer
Personkilometer är ett mått som anger det sammanlagda antalet kilometer som personerna i ett fordon transporteras. Om tio passagerare kliver på en buss och

bussen transporterar dem tio km har det utförts ett persontransportarbete om tio gånger tio = 100 personkilometer.

Regional kollektivtrafik
Begrepp som i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik omfattar kollektivtrafik som

1. äger rum inom ett län eller,
2. om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Regional kollektivtrafik omfattar både allmän och kommersiell kollektivtrafik.

Regional kollektivtrafikmyndighet, RKM
Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt.

Särskilda persontransporter
Är ett samlingsnamn för persontransporter som kräver ett särskilt beslut eller tillstånd. På det sättet skiljer de särskilda persontransporterna från kollektivtrafiken, som är öppen för alla. I detta program avses färdtjänst och sjukresor som Region Stockholm ansvarar för. Särskilda persontransporter styrs av egna lagar.

Tillgänglighet
Avser den lätthet med vilken invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av eller önskar. Tillgänglighet kan tillgodoses på olika sätt, bland annat genom mobilitet.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning rör mer specifikt och med utgångspunkt i lagkrav samt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar, möjligheten att få tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation. Region Stockholm arbetar integrerat med att främja tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre.

Källor

Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, www.fn.se

Boverket, SKR och Trafikverket (2022) *Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*

K2, Rådslaget (2022) *Framtidens kollektiva mobilitet – Nästa steg för hållbart resande*

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Nationella emissionsdatabasen (Submission 2023 med 2021 års data), www.smhi.se

Region Stockholm (2019) *Klimatfärdplan 2050*

Region Stockholm, Trafikförvaltningen (2019) *Omvärld i förändring - trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen*

Region Stockholm, Trafikförvaltningen (2020) *Resvaneundersökning 2019*

Regions Stockholm, Trafiknämnden/Trafikförvaltningen (2022) *Verksamhetsberättelse 2022*

Region Stockholm (2021) *Hållbarhetsstrategi 2022-2027*

Region Stockholm (2023) *Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige 2023*

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (2016) *Resvanor i Stockholms län 2015*

Stockholms läns landsting (2018) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050*

Sveriges bussföretag, Tågföretagen och Svensk kollektivtrafik (2022) *Nystart av kollektivtrafiken i Sverige 2022 - Programförklaring*

Sveriges klimatmål som antogs 2017, se exempelvis www.regeringen.se och www.naturvardsverket.se