Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-10

Ärende
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2020-01-28, punkt 10

Information om Kollektivtrafikplan 2050. Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden beslutade 2017-06-20 (TN 2014-0777) att uppdra till förvaltningschefen att utarbeta en ny trafikplan.

Detta ärende är den första av fyra planerade delrapporteringar med resultat från uppdraget.

Underlag

Som underlag i ärendet bifogas:

- Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender

Bakgrund

Trafiknämnden fattade den 20 juni 2017 beslut om att ge förvaltningschefen i uppdrag att utarbeta en ny kollektivtrafikplan (TN 2014-0777). Uppdraget benämndes i beslutet Trafikplan 2050.

Det förberedande arbetet avrapporterades i en lägesrapport till trafiknämnden 10 april 2018. Arbetet med trafikplan har därefter initierats, planerats och påbörjats inom trafikförvaltningen.

I informationsärende till trafiknämnden den 25 november 2019 beskrevs arbetets upplägg samt i vilka faser informations- och beslutsärenden kommer till trafiknämnden.

Arbetet med kollektivtrafikplanen är indelat i fyra huvudfaser:

- Förstå situationen
- Trafikkoncept och planeringsprinciper
- Analys och scenarier
- Forma inriktning och slutligt förslag

Detta ärende är avrapportering av den första fasen; ”Förstå situationen”.

Ärendet

Kollektivtrafikplanens syfte

Kollektivtrafikplanen ska vara en långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och visa hur kollektivtrafiken i länet bör planeras för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Planen ska visa regionens samlade syn på den framtida önskvärda inriktningen för regionens kollektivtrafik och ska på så sätt fungera som underlag för trafikförvaltningens utvecklingsplaner, trafikanalyser och utredningar, som underlag för samhällsplaneringen i regionen i stort, för den statliga investeringsplaneringen (nationell plan och länsplan) med mera.

Planen utgår från den inriktning för utvecklingen av transportsystemet och bebyggelsen som redovisas i RUFS.

Arbetsprocess att utarbeta delrapporten

En viktig del i arbetet med delrapporten har varit olika dialogaktiviteter, både internt inom region Stockholm samt med externa intressenter. Syftet med aktiviteterna har varit att öka kunskap, förståelse och samsyn kring nuläge, utveckling och trender kopplade till kollektivtrafiksystemet och resandet.

I ett första skede utarbetades ett antal kunskapsunderlag rörande resande, resenärer, mål, infrastruktur, styrkor och svagheter etc, vilka diskuterades vid fem möten i en projektgrupp med brett deltagande från trafikförvaltningen samt från tillväxt- och regionplaneförvaltningen och trafikverket. Med utgångspunkt från slutsatserna från dessa möten genomfördes därefter

dialogmöten/workshops med länets kommuner samt med medarbetare från trafikförvaltningen, regionplane- och tillväxtförvaltningen samt trafikverket.

Med utgångspunkt i kunskapsunderlagen och resultat från möten/workshops har därefter den nu bifogade delrapporten utarbetats.

Presentationsmaterial och dokumentation från möten och workshops finns att ta del av på uppdragets interaktiva rapportverktyg/karta:
sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/

Sammanfattning av delrapportens innehåll

Kollektivtrafikplan 2050 ska visa hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att nå målen i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

För att navigera rätt och skapa ett pålitligt och smart kollektivtrafiksystem behövs både långsiktighet och nytänkande. Trafikförvaltningen har inte ensam rådighet över att utveckla ett kollektivtrafiksystem som stödjer regionens mål. En långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län behövs därför inte minst för att skapa gemensamma målbilder och bidra till samverkan och dialog mellan olika planeringsaktörer som tillsammans ska bygga en mer hållbar Stockholmsregion.

Förvalta ny och befintlig infrastruktur effektivt

Stockholms kollektivtrafiksystem står inför en historisk satsning med investeringar på cirka 80 miljarder kronor. En analys av hela kollektivtrafiksystemet med de nya investeringarna i beaktande behöver göras för att identifiera vilka åtgärder som behövs för att få ut största möjliga nytta av de stora investeringarna.

Driften av länets kollektivtrafik kostar cirka 19 miljarder kronor per år[1], och kommer öka till följd av de planerade investeringarna. Det kan jämföras med att det under 2018 genomfördes investeringar motsvarande cirka fyra miljarder kronor.

Avgörande för ett attraktivt och resurseffektivt transportsystem är hur regionen använder och förvaltar den infrastruktur som finns samt de tillskott som tillkommer. Trimningsåtgärder, förbättrad framkomlighet, trafikering och

[1] Årsrapport 2018, TN 2018-0015

hantering av trafikstörningar kan skapa betydande tillgänglighetsförbättringar på både kort tid och till en relativt låg kostnad. Betydande mer resurser och uppmärksamhet borde därför ägnas åt denna typ av åtgärder.

Kollektivtrafiken har olika utmaningar i olika delar av länet

Det finns en mängd faktorer som påverkar kollektivtrafikresandets och kollektivtrafiksystemets utveckling; nya generationer och nya vanor, utbudet av nya mobilitetstjänster, befolkningsutvecklingen och samhällsplaneringen, styrmedel och policyutveckling, den ekonomiska utvecklingen, ny teknik och digitalisering är några av de viktigaste.

Kollektivtrafiken fyller olika roller och har varierande utmaningar i olika delar av länet. I de yttre delarna av länet behöver kollektivtrafiken stärkas i de regionala pendlingsstråken samtidigt som de lokala arbetsmarknaderna understödjs. Kollektivtrafikens knutpunkter får en strategisk roll både som en del av stads- och ortsutveckling och för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet. Bytespunkterna behöver utformas attraktiv och skapa bättre förutsättningar för intermodala resor.

I det halvcentrala bandet behöver ökat fokus läggas på att binda samman länet och skapa bättre förutsättningar för tvärresande. Kollektivtrafiken behöver bli mer strukturerande, pålitligare och erbjuda kortare restider. God framkomlighet i ytnätet liksom god tillgänglighet till depåer är förutsättningar för en resurseffektiv och attraktiv kollektivtrafik. Även sjövägarna behöver beaktas i detta arbete liksom samplaneringen med de regionala cykelstråken. Bytespunkterna får en viktig roll som en sammanbindande del i längre resekedjor, men kan även agera tyngdpunkter för samhällsservice och smartare resekedjor. Bussterminalerna behöver anpassas efter kollektivtrafikens nya behov men även bättre passas in i staden.

I den centrala delen kommer det vara av stor vikt att bättre och mer effektivt utnyttja stadens ytor och befintlig infrastruktur. Ökad framkomlighet och pålitlighet för busstrafiken, en integrerad sjötrafik, fortsatt trimning av spårsystemet och åtgärdande av felande länkar är viktiga åtgärder i kollektivtrafikens stråk. En förutsättning är även ökad kapacitet och resurseffektivitet i bytespunkter, terminaler och depåer. En överflyttning till allt mer kapacitetsstarka transporter är förutsättningar för att kunna hantera en växande befolkning. Satsningar på gång- och cykeltrafiken liksom olika former av mikromobilitet kan både öka kollektivtrafikens tillgänglighet och avlasta kollektivtrafiken i centrala snitt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-10

Ärende
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

En robust och långsiktigt hållbar inriktning

Utöver ett utvecklat resurseffektivt kollektivtrafiksystem som erbjuder regionens invånare en hållbar tillgänglighet kommer det finnas behov av styrmedel, teknikutveckling och investeringar i andra åtgärder som stödjer en transportsnål samhällsplanering för att uppnå regionens mål och klimatmålen.

Det är viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken är robust och långsiktigt hållbar. Olika scenarier kommer därför behöva testas i det fortsatta arbetet med planen för att pröva identifierade behov och möjliga åtgärders tålighet när förutsättningarna förändras och transportsystemets omställning kan ske på olika sätt.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Kollektivtrafikplan 2050

Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender



Region Stockholm

Förord

Det här är den första delrapporten från uppdraget om kollektivtrafikplan för Stockholms län. Kollektivtrafikplan är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050 och ska redovisa hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Planen ska ge berörda planeringsaktörer en gemensam och tydlig bild avseende kollektivtrafiksystemets långsiktiga utveckling samt roller och ansvar för genomförandet av planens förslag. Kollektivtrafikplanen ska ersätta stomnätsplanen som strategisk plan för kollektivtrafiksystemets utveckling i länet.

I denna delrapport analyseras och beskrivs nuläge, utveckling och trender med avseende på kollektivtrafikresandet och kollektivtrafiksystemet. I rapporten analyseras och beskrivs även brister och behov i förhållande till målen i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Delrapporten utgör utgångspunkt för det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplan som består av framtagande av trafikkoncept och planeringsprinciper, scenario- och trafikanalyser, utarbetande av slutligt förslag samt konsekvensbedömningar.



Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2050 ska visa hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att nå målen i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet.

För att navigera rätt och skapa ett pålitligt och smart kollektivtrafiksystem behövs både långsiktighet och nytänkande. Trafikförvaltningen har inte ensam rådighet över att utveckla ett kollektivtrafiksystem som stödjer regionens mål. Kommuner och Trafikverket har en viktig roll för kollektivtrafikens tillgänglighet genom deras infrastruktur och fysiskplanering. En långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län behövs därför inte minst för att skapa gemensamma målbilder och bidra till samverkan och dialog mellan olika planeringsaktörer som tillsammans ska bygga en mer hållbar Stockholmsregion.

Förvalta ny och befintlig infrastruktur effektivt
Stockholms kollektivtrafiksystem står inför en historisk satsning med investeringar på cirka 80 miljarder kronor. Samtidigt utgör de nya infrastrukturinvesteringarna inom det närmsta decenniet endast ett relativt litet tillskott sett till all den infrastruktur som redan finns. Det innebär att den grundläggande strukturen i regionens kollektivtrafiksystem inte kommer ändras i någon större omfattning.

Kommande investeringar i kollektivtrafiksystemet:

80 miljarder

Driften av länets kollektivtrafik kostar cirka 19 miljarder kronor per år[1], och kommer öka till följd av de planerade investeringarna. Därtill genomförs årligen betydande investeringar för utveckling och för att vidmakthålla befintlig infrastruktur. Exempelvis genomfördes under 2018 investeringar motsvarande cirka 4 miljarder kronor. Ett ökat resande ger krav på ett utökat trafikutbud, vilket i sin tur ger ett utökat behov av förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa tillgänglighet på både fordon och infrastruktur, samtidigt som ett högre utnyttjande av fordon och infrastruktur minskar tidsluckorna för när drift- och underhållsåtgärder kan ske.

Avgörande för ett attraktivt och resurseffektivt transportsystem är därför hur regionen använder och förvaltar den infrastruktur som finns samt de tillskott som tillkommer. Trimningsåtgärder, förbättrad framkomlighet, trafikering och hantering av trafikstörningar kan skapa betydande tillgänglighetsförbättringar på både kort tid och till en relativt låg kostnad. Betydande mer resurser och uppmärksamhet borde därför ägnas åt denna typ av åtgärder.

Driften kostar

19 miljarder per år

Kollektivtrafiken har olika utmaningar i olika delar av länet
Det finns en mängd faktorer som påverkar kollektivtrafikresandets och kollektivtrafiksystemets utveckling; nya generationer och nya vanor, utbudet av nya mobilitetstjänster, befolkningsutvecklingen och samhällsplaneringen, styrmedel och policyutveckling, den ekonomiska utvecklingen, ny teknik och digitalisering är några av de viktigaste.

Kollektivtrafiken fyller olika roller och har varierande utmaningar i olika delar av länet. Dagens kollektivtrafiksystem har en radiellt kapacitetsstark struktur där kollektivtrafiken generellt går på egna banor med konkurrenskraftiga restider som följd. Kollektivtrafikens tvärgående kopplingar sker idag i huvudsak med busstrafik längs befintligt vägnät och utan reserverat utrymme vilket även resulterat i mindre attraktiva restider. I de yttre delarna av länet behöver kollektivtrafiken stärkas i de regionala pendlingsstråken samtidigt som de lokala arbetsmarknaderna understödjs. Kollektivtrafikens knutpunkter får en strategisk roll både som en del av stads- och ortsutveckling och för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet. Bytespunkterna behöver utformas attraktivt och skapa bättre förutsättningar för intermodala resor.

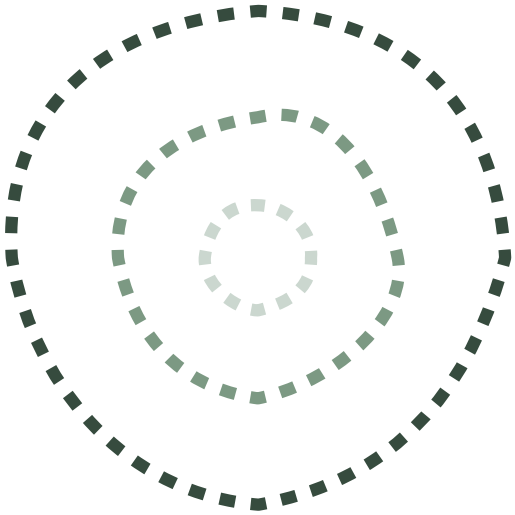


1 Årsrapport 2018, TN 2018-0015

Kollektivtrafiken har olika utmaningar i olika delar av länet

Centrala delen
Fokus på resurseffektivitet och att nyttja den kollektivtrafik som finns på ett effektivt sätt.

Yttre delarna
Fokus på tillgänglighet in till bytespunkter och de kapacitetsstarka stråken.



Halvcentrala bandet
Fokus på stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom utbud, attraktiva bytespunkter och restid.

I det halvcentrala bandet behöver ökat fokus läggas på att binda samman länet och skapa bättre förutsättningar för tvärresande. Kollektivtrafiken behöver bli mer pålitlig, strukturerande och erbjuda kortare restider. God framkomlighet och egna banor liksom god tillgänglighet till depåer är förutsättningar för en resurseffektiv och attraktiv kollektivtrafik. Även sjövägarna behöver beaktas i detta arbete liksom samplaneringen med de regionala cykelstråken. Bytespunkterna får även här en viktig roll som en sammanbindande del i längre resekedjor, men kan även agera tyngdpunkter för samhällsservice och smartare resekedjor. Busterminalerna behöver anpassas efter kollektivtrafikens nya behov men även bättre passas in i staden.

I den centrala delen kommer det vara av stor vikt att bättre och mer effektivt utnyttja stadens ytor och befintlig infrastruktur. Ökad framkomlighet och pålitlighet för busstrafiken, en integrerad sjötrafik, fortsatt trimning och utveckling av det kapacitetsstarka spårsystemet och åtgärdande av felande länkar är viktiga åtgärder i kollektivtrafikens stråk. En förutsättning är även ökad kapacitet och resurseffektivitet i bytespunkter, terminaler och depåer. En överflyttning till allt mer kapacitetsstarka transporter är förutsättningar för att kunna hantera en växande befolkning både inom kollektivtrafiksystemet och transportsystemet som helhet. Satsningar på gång- och cykeltrafiken liksom olika former av mikromobilitet kan både öka kollektivtrafikens tillgänglighet och avlasta kollektivtrafiken i centrala snitt.

En robust och långsiktigt hållbar inriktning
Utöver ett utvecklat resurseffektivt kollektivtrafiksystem som erbjuder regionens invånare en hållbar tillgänglighet kommer det finnas behov av styrmedel, teknikutveckling och investeringar i andra åtgärder som stödjer en transporsnål samhällsplanering för att uppnå regionens mål och klimatmålen.

Det är viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken är robust och långsiktigt hållbar. Olika scenarier kommer därför behöva testas i det fortsatta arbetet med planen för att pröva identifierade behov och möjliga åtgärders tålighet när förutsättningarna förändras och transportsystemets omställning kan ske på olika sätt.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3

1 Inledning 6

1.1. Bakgrund 6

1.2. Syfte 6

2 Mål och utvecklade indikatorer 7

2.1. Mål i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet 7

2.2. Indikatorer för 8

kollektivtrafikens utveckling 8

3 Utveckling och trender 10

3.1. Historisk satsning på 10

kollektivtrafiken 10

3.2. Nya generationer med nya vanor 11

3.3. Transportsektorns omställning 11

3.4. Digitalisering och elektrifiering ger nya lösningar 12

3.5. Utveckling och trender påverkar Kollektivtrafikplan 2050 12

4 Hur mår vårt kollektivtrafiksystem? 13

4.1. Medelhastigheten sjunk avtalsområden 13

4.2. Ersättningsinvesteringar och behov av nya fordon i spårtrafiken 14

4.3. Hög beläggning i våra depåer och svårt att hitta lägen för nya 14

4.4. Bytespunkter och terminaler brister i funktion och attraktivitet 14

4.5. Trafikutbud under utveckling 15

5 Vad påverkar hur vi reser? 18

5.1. En komplex valprocess 18

5.2. Resekedjor som löser flera olika ärenden 18

5.3. Skillnader mellan kön 19

5.4. Skillnader mellan åldersgrupper 19

5.5. Skillnader mellan inkomstklasser 20

5.6. Fritidsresandet ökar och 20

kollektivtrafiken är dåligt rustad 20

5.7. Skillnader i länet 21

5.7.1 Stort antal lokala resor sker med bil 21

5.7.2 Tvärresandet domineras av bilresor 22

5.7.3 Innerstaden fortsatt viktig målpunkt 23

5.7.4 Lokala arbetsmarknader och resmönster i länets yttre delar 23

6 Planerad utveckling av kollektivtrafiksystemet ... 24

6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta 24

6.2. Behov av samverkan och samordnad planering 25

6.3. Kollektivtrfiksystemet byter till en större kostym 25

6.4. Så långt når vi med planerade åtgärder 26

6.4.1 Konkurrenskraftigt 26

6.4.2 Sammanhållet och tillväxtskapande 27

6.4.3 Resurseffektivt 27

7 Referenser 29

1 Inledning

1.1 Bakgrund

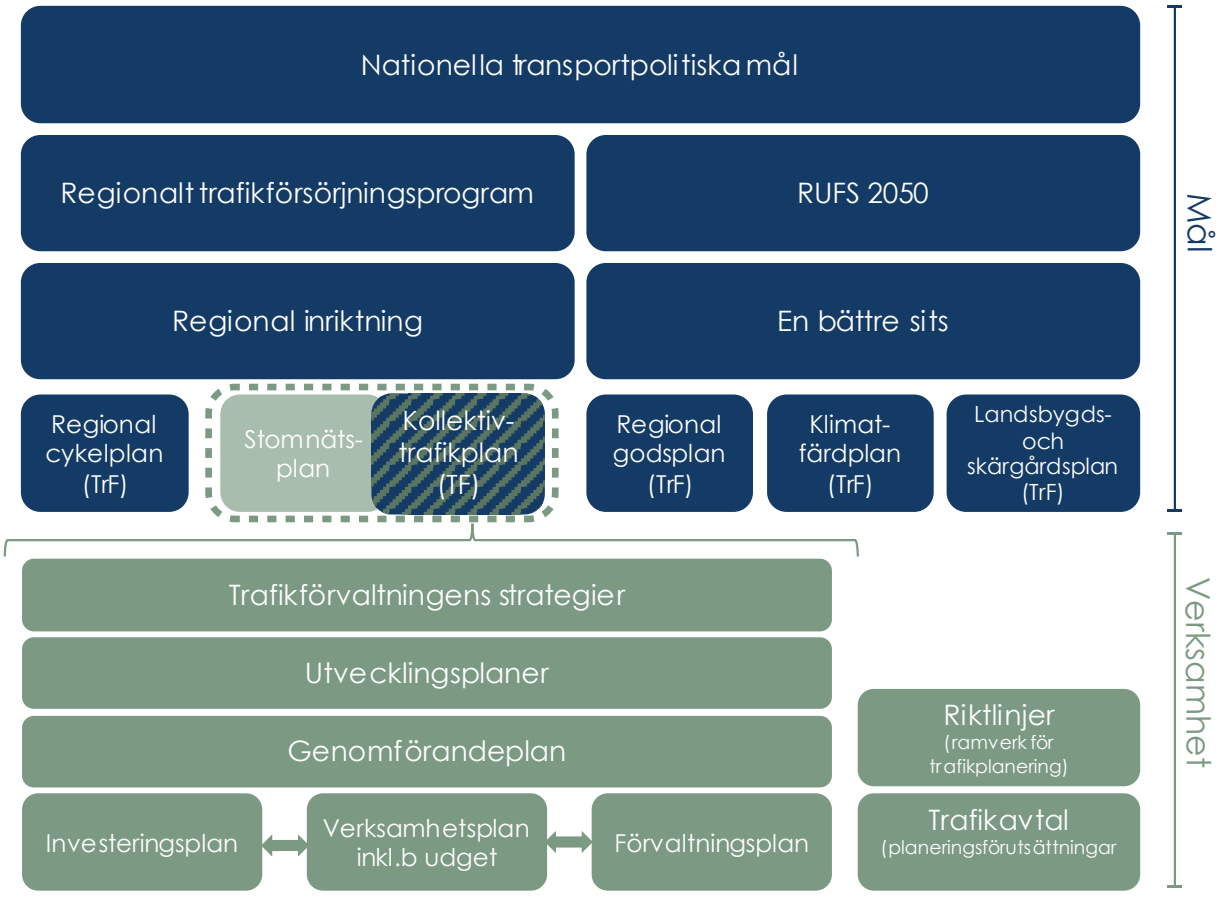
Kollektivtrafikplan är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län. Den visar hur kollektivtrafiken i länet bör planeras för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikplanen visar regionens syn på den framtida önskvärda inriktningen för länets kollektivtrafik och kan på så sätt fungera som underlag exempelvis till andra planer och i förhandlingar. Kollektivtrafikplanen utgår från den inriktning för utvecklingen av transportsystemet och bebyggelsen som redovisas i RUFS 2050. Kollektivtrafikplanen ersätter stomnätsplanen som strategisk plan för kollektivtrafiksystemets utveckling i länet.

Kollektivtrafikplanens huvudfokus är kollektivtrafik av regional betydelse och anslutningarna till denna. Den ska innehålla förslag på stråk och noder samt peka ut viktiga vägar och gator för kollektivtrafiken samt bytespunkter i både ett 2030- och 2050-perspektiv. Däremot hanteras ej detaljer så som fysisk utformning av specifika stråk, bytespunkter, fordon eller hållplatser. Planen omfattar inte heller hur information och marknadsföring, servicetjänster, pris- och betalsystem, kontrakt- och avtalslösningar, samt hur finansieringslösningar kan eller bör utvecklas. Geografiskt omfattar planen endast kollektivtrafiksystemet inom Stockholms län. Samordning med och kopplingar till den regionala och nationella kollektivtrafiken ingår dock.

1.2 Syfte

Syftet med denna delrapport är att skapa ökad kunskap om brister och behov med avseende på kollektivtrafikresandet och kollektivtrafiksystemet kopplat till målen i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet.

Delrapporten ger en beskrivning av nuläge, utveckling och trender samt identifierade brister och behov.



Figur 1 Kollektivtrafikplan ersätter stomnätsplanen som Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafikplanen ger underlag till Trafikförvaltningens strategier, utvecklingsplaner mm.

2 Mål och utvecklade indikatorer

Region Stockholms vision är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. På så sätt ska den regionala utvecklingsplanens mål nås om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

2.1 Mål i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet

den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) finns fyra övergripande mål:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region.

I landstingets regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) finns tre övergripande mål för år 2030 (med tillhörande fokusområden och indikatorer):

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Målen i RUFS 2050 finns inte kvantifierade i form av måltal eller indikatorer till år 2050. För målen i TFP finns indikatorer, men de kan upplevas som allt för generella för att fungera som stöd vid val av åtgärder eller vid uppföljning av måluppfyllelse på lokal- eller projektnivå. Målen är inte nedbrutna och differentierade för olika delar av regionen, varken i RUFS eller i TFP.

För att kollektivtrafikplanen ska kunna vara en konkretisering av RUFS 2050 och TFP behövs geografiskt nedbrutna indikatorer för att visa på olika åtgärders måluppfyllelse för olika delar av regionen. Sådana behövs också som underlag för att kunna göra en samlad bedömning av planens effekter, liksom för framtida beslutsstöd vid investeringar.

Utifrån TFP har tre fokusområden valts ut som särskilt relevanta att utveckla indikatorer för i kollektivtrafikplanen.

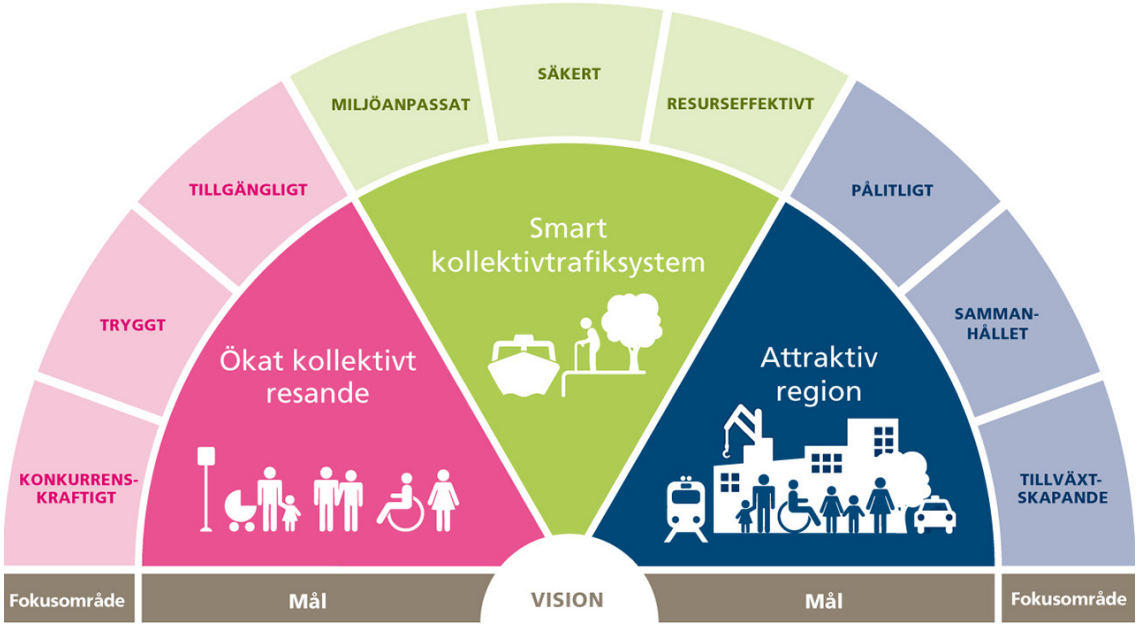
Utvalda fokusområden

Konkurrenskraftigt

Resurseffektivt

Sammanhållen och tillväxtskapande region

De utvalda fokusområdena har tydliga synergier till andra fokusområden. Exempelvis är god tillgänglighet och trygghet viktiga faktorer för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. En konkurrenskraftig, resurseffektiv och miljöanpassad kollektivtrafik är tillsammans en förutsättning för att transportsektorn ska uppnå klimatmålet.



Det finns även uppenbara målkonflikter mellan målen, ofta relaterade till att det ekonomiska utrymmet är begränsat och att kollektivtrafiken likt annan samhällsservice behöver bedrivas på ett resurseffektivt sätt. Det innebär att avvägningar mellan olika mål för att identifiera den lösning som sammantaget ger störst samhällsnytta behöver göras inom ramen för olika projekt.

Arbetet med att vidareutveckla målmodellen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet görs inom en särskild process kopplad till uppdateringen vart fjärde år. I kollektivtrafikplan tas därför enbart förslag fram för hur indikatorerna kan utvecklas för att bättre kunna identifiera åtgärder och mäta effekter av dessa. Beslut om att införa nya eller ändrade indikatorer görs därför inte i detta uppdrag.

2.2 Indikatorer för kollektivtrafikens utveckling

Konkurrenskraftigt



Inom **fokusområde Konkurrenskraftigt** finns indikatorn "kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande". Marknadsandelen ska öka med 5 procentenheter till år 2030 jämfört med år 2015. Det bedöms vara en för övergripande indikator som inte är möjlig att följa upp i olika geografier. Indikatorn utvecklas och specificeras därför för olika bebyggelsestrukturer enligt RUFS plankarta:

- Centrala regionkärnan
- Regionala stadskärnor
- Strategiskt bebyggelseområde
- Primärt bebyggelseläge

För att bättre följa kollektivtrafikens utveckling för olika typer av resor och reseärenden utvecklas och specificeras indikatorn även för

- Olika ärenden (fritidsresor, arbetsresor, tjänsteresor, resor till skola/utbildning)
- Olika reserelationer (lokala resor, resor till/från innerstaden, tvärresor mellan kommuner inom samma länshalva)

Vidare kompletteras indikatorn med mått för antal resor för att underlätta för en årlig uppföljning och för att tydliggöra kapacitetsbehovet i kollektivtrafiksystemet.

Resurseffektivt



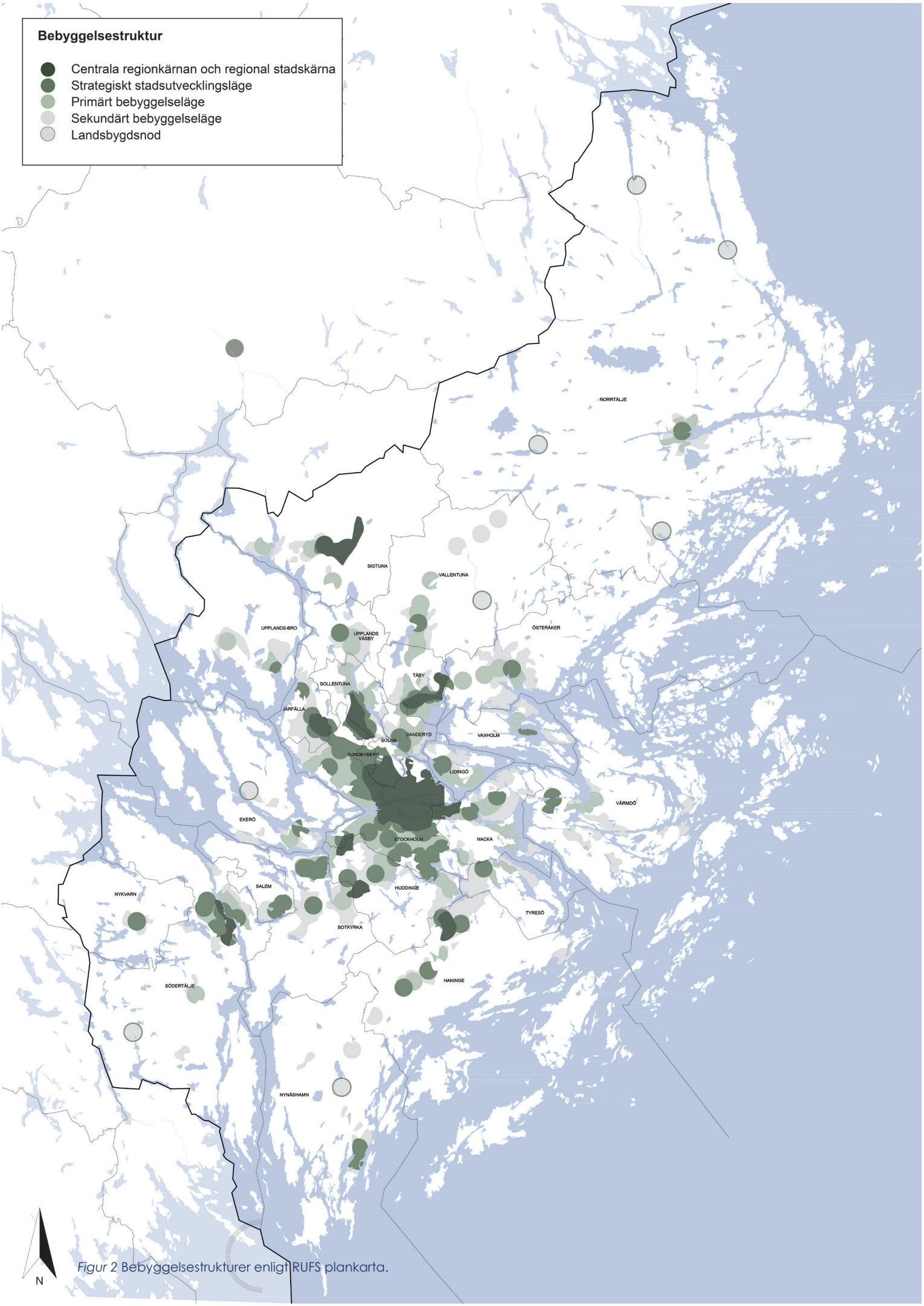
Inom fokusområde **Resurseffektivitet** finns indikatorerna; Beläggningsgrad och årlig kostnadsutveckling. En bedömning är att dessa indikatorer inte ger ett tillräckligt stöd för en målstyrd planering, men det saknas i nuläget förslag på utveckling av indikatorn.

Sammanhållet och tillväxtskapande



Inom fokusområde **Sammanhållet och tillväxtskapande** finns indikatorerna; restidskvot mellan stadskärnor på samma regionhalva och restidskvot mellan regionala stadskärnor och Arlanda. En bedömning är att dessa reserelationer behöver kompletteras med ytterligare relationer för att ge en samlad bild av viktiga tangentiella och radiella reserelationer.

Indikatorn utvecklas och kompletteras med reserelationerna mellan respektive kommuncentrum och den centrala regionkärnan.
Vidare föreslås indikatorn konkretiseras med mått som anger mål för kollektivtrafikens restid i utpekade relationer.



Figur 2 Bebyggelsestrukturer enligt RUFS plankarta.

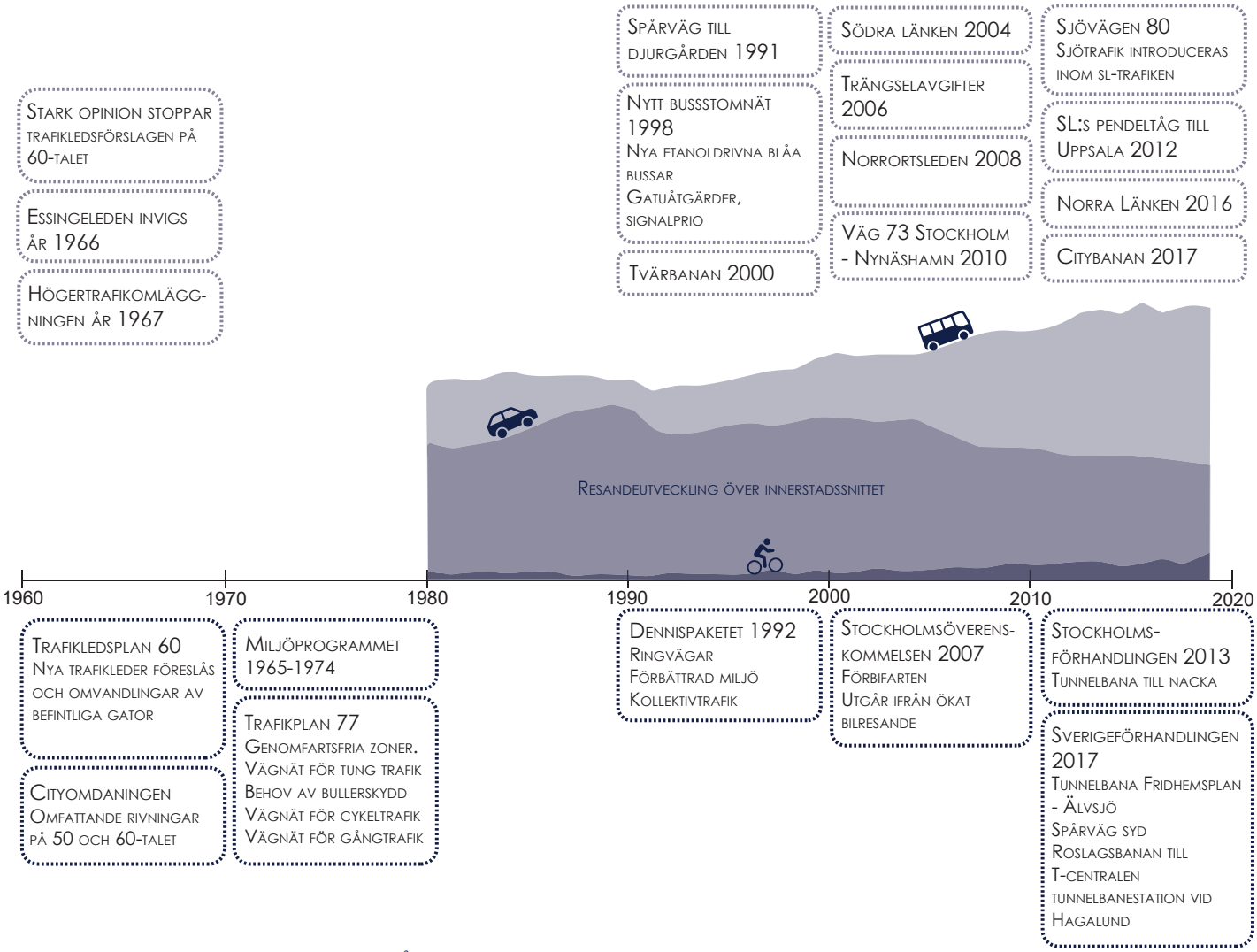
3 Utveckling och trender

Vårt resande har historiskt påverkats av flera faktorer, exempelvis stora infrastruktursatsningar och politiska överenskommelser samt även av mjuka åtgärder, teknisk utveckling och styrmedel som parkeringspolitik och trängselskatt.

3.1 Historisk satsning på kollektivtrafiken

Stockholmsregionen står nu inför den största upprustnings- och utbyggnadsfasen i SL-trafiken sedan 1960-talet, med planerade investeringar på cirka 80 miljarder kronor och bl.a. 46 nya spårstationer i länet. Kopplat till satsningen ska 178 000 nya bostäder byggas ut i kollektivtrafiknära lägen fram till år 2035. Att genomföra dessa omfattande investeringar utan att orsaka betydande störningar i ett system med högt kapacitetsutnyttjande blir viktigt för upplevelsen av kollektivtrafiksystemets pålitlighet.

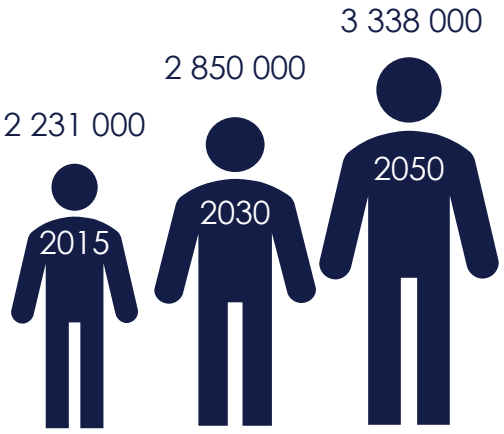
Historiska händelser som påverkat transportsystemets och resandets utveckling i Stockholms län



Figur 3 Urval av historiska händelser som påverkat transportsystemets och resandets utveckling

3.2 Nya generationer med nya vanor

Det finns även flera omvärldstrender som bedöms påverka hur vi väljer att resa och utvecklingen av transportsystemet. År 2024 förväntas befolkningen i Stockholm län nå ca 2,5 miljoner och år 2050 förväntas befolkningen att nå drygt 3,3 miljoner invånare. En ökad befolkning tillsammans med ökande andelar yngre, äldre och invandrare, grupper som generellt sätt är överrepresenterade i kollektivtrafiken, ställer höga krav på kollektivtrafiksystemets utformning, kapacitet och effektivitet.



Samtidigt sker även förändringar i livsstilar, normer och attityder. Klimatförändringarna och den vidgade synen på hållbarhet, den förändrade inställningen till både cykel och bilägande samt en ökning av möjligheter att arbeta och studera platsoberoende påverkar val av färdsätt och resebeteende. Det sker förändringar både inom åldersgrupper och mellan generationer. Vid jämförelser mellan år 1986 och 2015 har bilägandet i Stockholm minskat bland yngre åldersgrupper medan det ökat bland äldre åldersgrupper.

Nationella resvaneundersökningar visar att unga (15-34 år) använder bil i mindre utsträckning idag än år 1978, motsvarande ca 10-20 % minskning.

Samtidigt visar studier av kollektivtrafikens kundnöjdhet[1] att unga (15-19 år) är den åldersgrupp som har lägst andel nöjda kollektivtrafikresenärer.

Sammantaget bedöms det innebära att kollektivtrafiken behöver utformas för fler resenärer, nya resenärsgrupper med högre krav på kollektivtrafikens erbjudande och för fler typer av resbehov under större del av trafikdygnet.

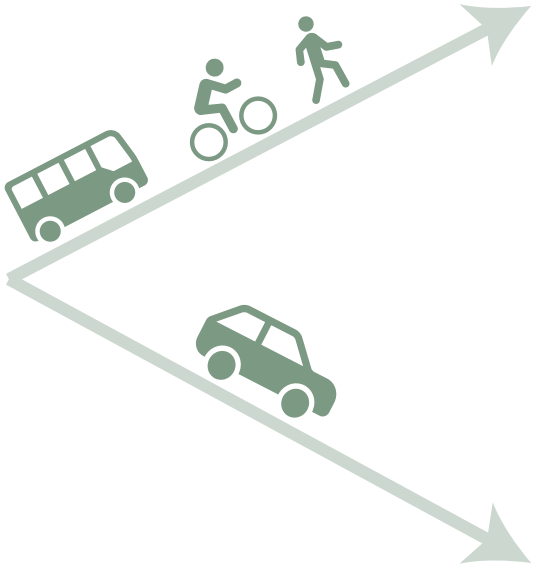
1 Årsrapport 2018, Kollektivtrafikbarometern

3.3 Transportsektorns omställning

I Sverige kommer en tredjedel av klimatutsläppen från transportsektorn, vilket ställer stora krav på att styrmedel och åtgärder som införs utifrån klimatmålet får stor påverkan på både resandets och transportsystemets utveckling. Enligt den statliga FFF-utredningen[2] behöver det totala transportarbetet med bil minskas med 18 % till år 2050 jämfört med år 2010. Eftersom vi under denna period beräknas bli fler invånare innebär det en reducering av bilåkandet med i genomsnitt 32 %. Cirka 70 % av de resor som dagligen görs sker redan hållbart (biltransportarbete under 19 km per dag).[3] Det är en relativt liten del av de dagliga resorna som står för en stor del av utsläppen, cirka 25 % av de dagliga resorna står för över 90 % av transportarbetet med bil. Samtidigt visar attitydundersökningar att de som står för en stor del av utsläppen är den grupp som är minst benägen till att ändra sitt beteende. Denna grupp saknar ofta flera av de drivkrafter som bedöms vara viktiga för att öka det kollektiva resandet, så som:

- kunskap om hur man reser kollektivt
- att kollektivtrafiken upplevs som relevant och enkel att använda för merparten av de resor och de restider som personer har behov av
- att personen spar tid genom att använda kollektivtrafiken

2 Årsrapport 2018, Kollektivtrafikbarometern
2 Regeringskansliet, Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84
3 Hiselius & Smidfeldt Rosqvist, 2017, Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås?



Omställningsarbetet är komplext där rättvisa och sociala aspekter behöver vägas in. Vem ska stå för omställningsarbetet och i vilka proportioner; de som genererar störst utsläpp, de som har bäst alternativ eller de som är mest priskänsliga. Framtiden ställer stora krav på hela samhället, både invånare, myndigheter och politiker har ett ansvar i de förändringar som behöver ske för att vi ska nå klimatmålet.

Regionens kollektivtrafik står väl rustad för omställningen av en fossilbränslefri fordonsflotta. Spårtrafik är elektrifierad och alla SL-bussar drivs med förnybara drivmedel. Infasning av elektrisk drift i busstrafiken har påbörjats. Sjötrafiken planeras vara fossilfria senast år 2030. Samtidigt finns utmaningar kopplade till rådigheten över elektrifieringens infrastruktur samt tillgång och pris för el och fossilfria drivmedel.

3.4 Digitalisering och elektrifiering ger nya lösningar

Digitaliseringen och elektrifieringen är tekniska trender som skapar nya utmaningar, möjligheter och skyndar på omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Smart tillämpat kan den nya tekniken sannolikt bidra till att utveckla ett mer konkurrenskraftigt, attraktivt och resurseffektivt kollektivtrafiksystem.



Transport som tjänst, mikromobilitet, mobilitetshubbar, appar, nya delningstjänster, autonoma fordon, sensorer och geostaket är alla resultat av teknikutvecklingen som även ger oss nya sätt att se på hur vi ser och tänker kring resor och transporter. Nya mobilitetstjänster kan både påverka behovet av den samhällsbetalda kollektivtrafiken samt öka kollektivtrafikens tillgänglighet. Med en bättre förståelse för omvärlden och invånarna ökar även chansen att fatta bra strategiska beslut. Förändrade livsstilar med ökad individualisering och användning av digitala verktyg påverkar människors krav och förväntningar på resetjänster exempelvis när det gäller enkelhet, tillgänglighet, snabbhet och valmöjlighet.

Utöver de tekniska lösningarna ger digitalisering även möjligheter för insamling av stora mängder data samt hur vi delar och sprider information och idéer. Strategisk insamling av data och aggregering av data kan skapa värde för både Trafikförvaltningen och andra aktörer. Data kan användas för att utveckla och optimera transportsystemet men kan även ses som en ny intäktskälla.

3.5 Utveckling och trender påverkar Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplan 2050 ska hantera kollektivtrafikens utveckling så långt som fram till 2050. Framtiden är inte något som bara kommer utan påverkas i stor utsträckning av hur vi planerar. Det innebär att hur vi väljer att agera på olika trender kommer att påverka vilken utveckling som möjliggörs.

Kollektivtrafikplan 2050 ska visa hur kollektivtrafiken i länet bör planeras för att nå målen och ge stöd för en målstyrd planering med fokus på kollektivtrafikens stråk och noder. Samtidigt är kollektivtrafiken endast ett av flera verktyg som behövs för att uppnå regionens målbild och kollektivtrafikens utformning i form av stråk och noder är endast en av flera viktiga komponenter för att skapa ett attraktivt reseerbjudande till länets invånare. Planen behöver därför både vara robust och beredd på att framtiden är föränderlig.

I det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplan 2050 kommer scenarier och känslighetsanalyser användas för att pröva olika lösningsförslags robusthet och vikt. I arbetet ingår även att analysera hur långt vi når med redan beslutade investeringar och vilka behov och brister som kvarstår. Effekten av styrmedel och förändrad markanvändning är några på förhand identifierade scenarier och känslighetsanalyser som kommer att prövas. Det handlar generellt om att både se hur kollektivtrafiksystemet kan hantera ett kraftfullt ökat resande och se vilka investeringar som är robusta även om resandeunderlaget inte följer prognosen.

Identifierade trender och potentialer till nya tjänster och förbättring av tjänster i nuvarande kollektivtrafik behöver bevakas och beaktas i trafikförvaltningens utvecklingsplaner och strategier, exempelvis i utvecklingsplan kundservice.

4 Hur mår vårt kollektivtrafiksystem?

Kollektivtrafiksystemet består av flera delkomponenter som måste samspela för att skapa en attraktiv kollektivtrafik för resenärerna i Stockholms län. I detta kapitel ges en nulägesbild av behoven och bristerna i dagens kollektivtrafiksystem.

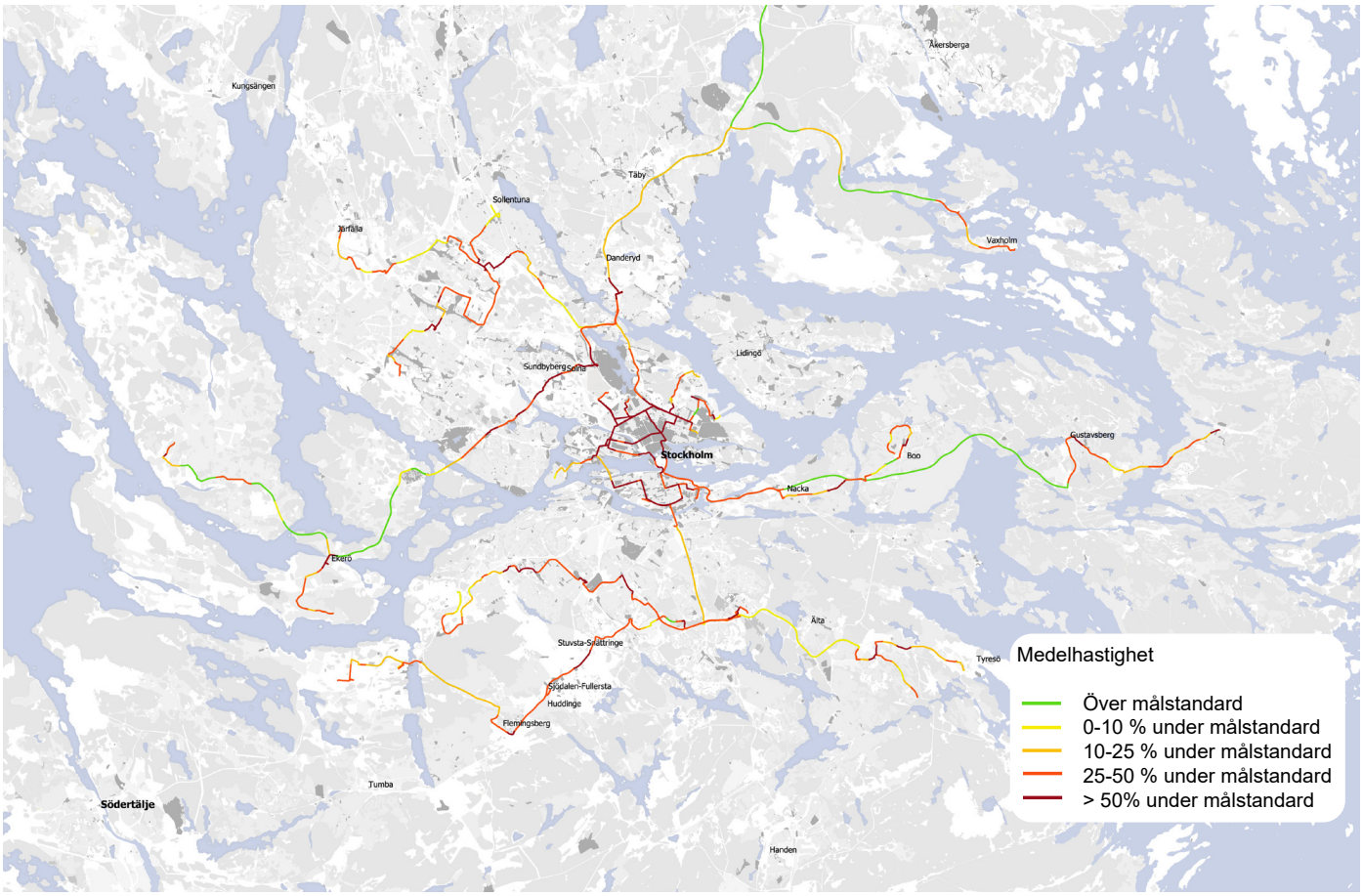
4.1 Medelhastigheten sjunker i busstrafikens avtalsområden

Utveckling de senaste 10 åren visar att medelhastigheten sjunker i alla avtalsområden för länets busstrafik. Innerstans framkomlighetsproblem växer utåt och omfattar allt fler kommuner.

Busstrafikens framkomlighet är viktig av flera skäl. Låg framkomlighet påverkar kollektivtrafikens attraktivitet i form av längre restider och större varianser i restid som i sin tur påverkar tidhållningen vilket sammantaget ger försämrad tillgänglighet i länet. Kollektivtrafikens samlade attraktivitet påverkar hur många som väljer att resa med kollektivtrafiken och hur konkurrenskraftig den blir gentemot bilen. Dels påverkar det regionens kostnader för att driva busstrafiken, vilket i sin tur påverkar vilket utbud som kan erbjudas.

Idag kostar busstrafiken i länet 6 miljarder årligen[1]. Försämrad framkomlighet leder till längre restider vilket ökar fordonsbehovet om turtätheten ska kunna upprätthållas. Det ökar även behovet av plats för tidsreglering i terminaler och depåkapacitet. Med bättre framkomlighet skulle turutbudet kunna utökas utan behov av nya fordon eller ökade utgifter.

1 Budget 2019 för Region Stockholm



Figur 4 Medelhastighet jämfört med målstandard för befintliga stombusslinjer 2018.



4.2 Ersättningsinvesteringar och behov av nya fordon i spårtrafiken

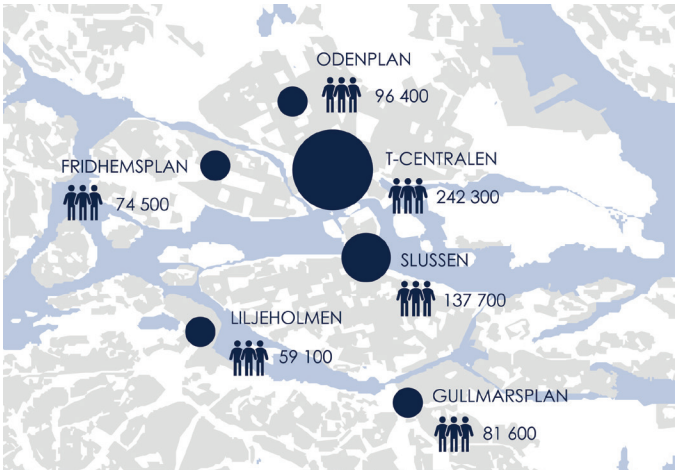
Inom spårtrafiken finns behov av betydande ersättningsinvesteringar för att upprätthålla nuvarande trafik i tunnelbanan och delvis även Roslagsbanan vilket behöver ske parallellt med den planerade utvecklingen av spårsystemen. Efter 2030 bedöms även mer omfattande ersättningsinvesteringar uppstå längs tvärbanan. Därtill finns även behov av fler fordon för att möta ett ökat resande eller ersätta gamla fordon (gäller framförallt fordon till tunnelbanan, saltsjöbanan och roslagsbanan, men även tvärbanan). Det ökade resandet ställer även krav på ett utökat trafikutbud, vilket i sin tur ger ett utökat behov av förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa tillgänglighet på både fordon och infrastruktur. Samtidigt som ett högre utnyttjande av fordon och infrastruktur minskar tidsluckorna för när drift- och underhållsåtgärder kan ske. Nya trafikstyrningssystem kan samtidigt skapa nya lösningar som inte är möjliga idag, t ex trafik dygnet runt, förarlös drift, modernare informationsflöden och trafikinformationssystem så att systemet kan nyttjas mer effektivt.

4.3 Hög beläggning i våra depåer och svårt att hitta lägen för nya

Depåer för buss- och spårtrafik ingår som en viktig delkomponent i kollektivtrafiksystemet. Behovet av kapacitet i depåer ökar av den växande efterfrågan på kollektivtrafik och den bristande framkomligheten. Möjligheten att bistå med en tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet har en avgörande betydelse för att nå målsättningen om en effektiv kollektivtrafik, där sämre lägen för depåer ger längre tomkörningssträckor vilket påverkar driftskostnader, fordonsbehov och ökar risken för förseningar. Möjligheter att utveckla kapacitetsutnyttjandet i depåerna, t ex genom att reducera tiden i depå mha autonoma fordon (där fordonet själv kör från uppställningsplats, till service, tvätt och laddning och tillbaka till uppställningsplats) eller genom att utlokalisera vissa service- och underhållstjänster till andra platser än själva depån, bör ses som kompletterande lösningar för att lösa bristen på depåplatser.

4.4 Bytespunkter och terminaler brister i funktion och attraktivitet

I Stockholms län finns ett stort antal bytespunkter som utgör viktiga delar i kollektivtrafikresan. Varje dag sker cirka 2,2 miljoner påstigningar vid någon av länets cirka 170 större bytespunkter. Vid de 55 största bytespunkterna sker nästan 80 % av påstigandet. Flera av de största bytespunkterna ligger i Stockholms innerstad, där T-Centralen, Slussen och Odenplan är de tre största. Det finns även flera stora bytespunkter i regioncentrum strax utanför innerstaden, t ex Gullmarsplan, Liljeholmen, Alvik och Sundbybergs C. Även längre ut i länet finns flera stora bytespunkter, t ex Danderyds sjukhus, Sollentuna C, Jakobsberg och Södertälje C.



Figur 5 Bytespunkter med störst påstigande per dygn.

Flera av länets bytespunkter är idag underdimensionerade, både avseende kundmiljöer och terminalfunktion (utrymme för bussarnas angöring och reglering). Kapacitetsbristen blir framförallt betydande för framkomligheten när bussar måste vänta på utrymme för att angöra. Det skapar inte bara kapacitetsbrister och förlängda restider utan även brister i trafiksäkerhet och trygghet när t ex flaskhalsar och trängsel uppstår på plattformar eller i trappor. Stor andel av bytespunkterna har även betydande behov av underhåll vilket påverkar trivseln.

Bytespunkterna är både kollektivtrafikens ansikte utåt, mötesplatser och platser där resenären spenderar en betydande del av restiden. Bättre utformade bytespunkter har potential att både öka kollektivtrafikens attraktivitet samt att korta restiderna. Samtidigt finns potential för bytespunkten att berika resan genom sitt utbud av t ex service.

Hur väl bytespunkten integreras i stadsplaneringen, dess koppling till stadscentrum, terminal och depå samt hur den utformas för smidiga intermodala resor har betydelse för hur attraktivt det är att resa med kollektivtrafiken. Anslutande gång- och cykelnät, planering för pendlarparkering med cykel och bil samt andra mobilitetstjänster kan öka bytespunktens tillgänglighet och kollektivtrafikens upptagningsområde.

4.5 Trafikutbud under utveckling

Sjötrafik



Sjötrafiken är under utveckling och en behovsanalys och trafikutredning av sjötrafiken är ett pågående uppdrag. Sjötrafiken har potential att erbjuda både attraktiva och kortare restider än landburna alternativ genom att utnyttja Stockholms vattenvägar, som är relativt trängselbefriade. Sjötrafiken kan även ha en avlastande effekt och skapa fler resvägar, vilket ger kollektivtrafiksystemet en bättre robusthet. Utmaningen ligger i att skapa ett sammanhängande system där sjötrafiken blir en integrerad del i kollektivtrafiksystemet med smidiga byten till landburna transportslag. Det finns behov av att utveckla bryggor, pendlarparkeringar och anslutande busslinjer samt gång- och cykelnät, för att skapa smidiga resekedjor. Det finns även behov av att utveckla tonnage för ökad energieffektivitet och fossilbränslefri drift.

Stombussar



Stombussarna är en annan del av kollektivtrafiken med stor utvecklingspotential. Hög prioritet och eget utrymme för stombusstrafiken kan öka kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar. Varje dag sker 300 000 resor med stombuss vilket motsvarar ungefär 10 % av resandet med SL.

300 000
resande varje dag

Potentialstudie[1] visar att ett utvecklat stombussnät har potential att öka resandet med ytterligare 60 %. Trafikförvaltningen driver tillsammans med Trafikverket och kommunerna ett arbete som syftar till att förbättra och utveckla stombusstrafiken; "Grönt Ljus stombuss".

Slutsatser från arbetet hittills är att det finns ett stort antal åtgärder som kan korta restiderna och förbättra framkomligheten till en mycket hög kostnadsnytta. Identifierade åtgärder kan genomföras på kort tid och till en förhållandevis låg kostnad. Utmaningen är att lösa finansieringen av åtgärderna där nyttan inte alltid tillfaller samma kommun som står för infrastrukturkostnaderna. Paketering av åtgärder i stråk och lansering av nya linjer förutsätter en hög grad av samverkan då stombusslinjerna ofta sträcker sig genom flera kommuner. Trepartssamverkan mellan regionen, kommunen och entreprenören har i andra städer visat sig vara ett framgångsrikt koncept.

1 Region Stockholm, 2018, Nyttoeffekterna av stombussnätet 2030

Spårvägstrafik



Spårvägen är ett kapacitetsstarkt trafikslag som är under fortsatt utbyggnad. Spårvägen är ett trafikslag som passar där flödena är lite för stora för att hanteras med buss och lite för små för att kunna motivera tyngre spårtrafik. Spårvägen har en roll både som tangentiell förbindelse och som tvärförbindelse med syfte att avlasta radiella spårnäten och ersätta stombusslinjer. Under 2020-talet kommer utbyggnaden av Tvärbanan genom Kistagrenen via Bromma mot Helenelund, ytterligare stärka Tvärbanans tvärgående roll och öka robustheten i spårnäten totalt sett. Utbyggnaden tillsammans med en positiv resandeutveckling längs befintliga banor och kommande utbyggnad av Spårväg syd resulterar i ett utökat fordonsbe¬hov som i sin tur ger ett utökat behov av depåer. Möjligheten att kunna behålla, eller ersätta befint¬liga depåer, och etablera nya depåer i en trafi¬knära miljö är avgörande för rationell och effektiv trafiksättning och underhåll av spårvägsvagnar. Fastigheter i Stockholmsregionen är attraktiva, vilket gör att etablering av spårvägsdepåer på strategis¬ka lägen kommer vara en fortsatt utmaning. Trafik¬förvaltningen tittar därför även på möjligheten att etablera depåer, i samverkan med externa aktörer.

Tunnelbanetrafik



Tunnelbanan är under förändring med betydande nya investeringar. Den har en central roll att transportera resenärer från förorterna in till centrum, men har kommit att ta en stor del av alla lokala resor i regioncentrum, och till viss del lokalt på grenarna. Odenplan har utvecklats till en allt mer strategisk bytespunkt som får än större vikt i och med utvecklingen av tunnelbanan till Arenastaden och dragningen av Roslagsbanan via Odenplan. Den nya Älvsjögrenen kommer att bidra något till att förskjuta T-Centralens roll som central bytespunkt och rikta nya flöden mot strategiskt viktiga bytespunkter som Fridhemsplan och Liljeholmen. Det som har varit tunnelbanans styrka, den initialt överdimensionerade kapaciteten, har i delar av systemet nått eller är på väg att nå sitt tak med konsekvenser för robustheten, attraktiviteten och kapaciteten i hela kollektivtrafiken, de nya investeringarna till trots. Stora delar av systemet närmar sig eller har redan passerat sin tekniska livslängd, vilket medför en ökande felintensitet och allt mer arbete med att upprätthålla driftsäkerheten. Det finns en ackumulerad skuld avseende ersättningsinvesteringar i tunnelbanesystemets grundläggande uppbyggnad, omfattande allt från infrastruktur, till teknik och fordon.

Pendeltågstrafik



Pendeltågstrafiken har fått ett klart uppsving sedan Citybanan och de nya stationerna i City. Nya stationer som Odenplan och uppgångar som Solna Norra har skapat nya resmöjligheter. Varje dag sker cirka 400 000 resor med pendeltågen vilket betyder att var femte tågresa i Sverige genomförs i Stockholm.

400 000
resande varje dag

I pendeltågssystemet uppleves en snabbare resandeökning än tidigare prognosticerat. Dessutom ökar resandet i pendeltågssystemet fortare än befolkningen i länet. Det indikerar att pendeltågssystemet bidrar till att öka kollektivtrafikandelen vilket ligger i linje med trafikförsörjningsprogrammets mål. Det är en positiv utveckling som föranleder behov av att tidigarelägga planerade investeringar i pendeltågssystemet. Resandetillväxten skapar utmaningar att hantera en tillväxt som går fortare än vad tidigare planer angett.

Trafikförvaltningen och Trafikverket driver tillsammans med berörda aktörer en åtgärdsvalsstudie för pendeltågssystemet. Syftet med denna är att utveckla systemförståelsen och förbättra samverkan mellan systemkomponenter och parter inom pendeltågssystemet. På så sätt ska dagens pendeltågstrafik fungera bättre samtidigt som förutsättningar ges för att kunna höja ambitions-

nivån i pendeltågstrafiken med 50% till 24 tåg per timme. Denna trafikökning innebär att banan behöver trimmas och att dagens fordon utnyttjas bättre samtidigt som fler nya fordon anskaffas. Tillsammans utreds även övriga delar av systemet såsom införande av det nya signalsystemet ERTMS, ombyggnad av Älvsjödepån, nya depå och nya stationer. Inom trafikförvaltningen pågår även systemanalys för pendeltågen.

Lokalbanor

Lokalbanorna utgörs av Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Dessa har olika teknisk standard men definieras båda som järnvägar. Roslagsbanan fyller en funktion som pendeltåg mot nordost vilken ytterligare kommer förstärkas av förlängningen till city. Genom program Roslagsbanan kommer trafiken att kunna öka under 2020-talet. Under 2020-talet kommer Roslagsbanan att förberedas för den trafikökning som förläningen till city ger, däribland livstidssäkring och/eller ersättning av befintlig fordonsflotta. Förlängningen till city föranleder ett behov av att ändra lokala busslinjenätet i nordost.

Saltsjöbanan kommer i och med tunnelbaneutbyggnaden till Nacka få en ny trafikroll; att förbinda centrala Nacka med Södermalm. Saltsjöbanan har regionens äldsta spårfordon med medföljande buller och komfortproblem. Till år 2030 behöver en förnyelse av vagnparken påbörjas vilket ger följdinvesteringar i elkraftsförsörjningen och depåer.

Regionaltågstrafik

Förutom pendeltågen är region Stockholm tillsammans med övriga regioner i Mälardalen delägare i Mälardalstrafik som organiserar regionaltågstrafiken på Trafikverkets spåranläggning. År 2022 kommer ett viktig steg att tas i den utvecklingen när trafiken kommer att upphandlas i konkurrens med de tåg som Mälardalstrafik har köpt in. Det nya trafikavtalet innebär att regionen får större styrmöjligheter över regionaltågstrafiken. Genomgående taktfast regionaltågstrafik kommer att etableras mellan Södermanland och norra Mälardalen vilket möjliggör korta restider mellan södra länshalvan och Arlanda/Uppsala. Då en stark resandetillväxt i både pendel- och regionaltågstrafiken förväntas under 2020-talet kommer det att bli viktigt att hitta en god rollfördelning och samspel mellan pendel- och regionaltågen för att kunna erbjuda så väl snabba som turtäta resor inom Storstadsområdet Södertälje-Stockholm-Uppsala.

5 Vad påverkar hur vi reser?

Flera faktorer påverkar vart vi reser, hur vi reser, men också vilken resväg vi väljer. Till exempel syns en skillnad mellan resor till och från jobbet jämfört med resor på fritiden. Likaså syns en skillnad i resvanor beroende på kön men också beroende på var vi bor. För att skapa en förståelse för hur vi väljer att resa har resdata från Stockholms läns resvaneundersökning RVU 2015 analyserats.

5.1 En komplex valprocess

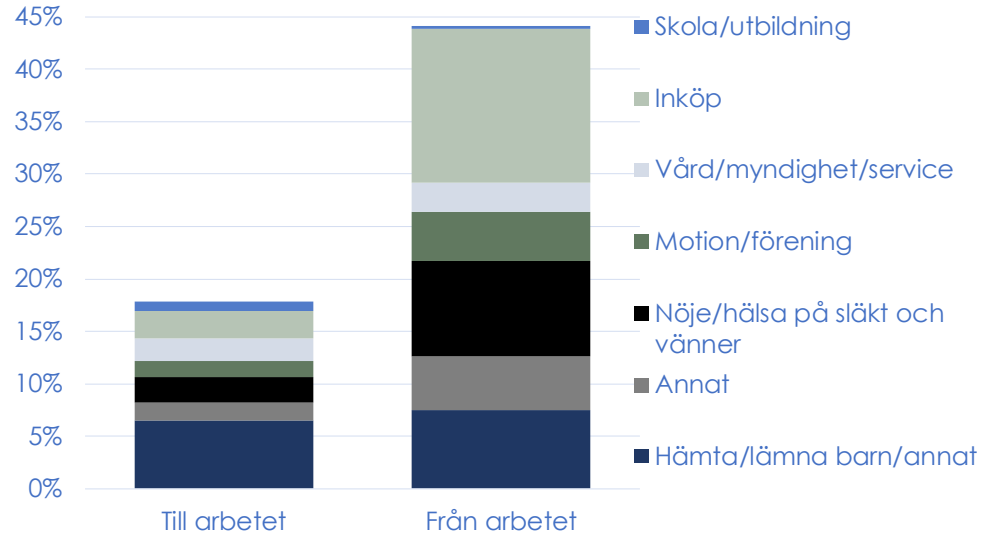
Våra resval påverkas av en rad olika faktorer. Samhället, staden och bostadsområdets utformning och kultur påverkar våra val. Likaså påverkar den byggda miljön, transportsystemets utformning och utbud. En tät och blandad bebyggelse lokaliserad nära högkvalitativ kollektivtrafik ökar benägenheten att välja kollektivtrafiken som färdsätt, helt enkelt för att det är det mest konkurrenskraftiga, rationella och smidiga alternativet. Olika former av styrmedel och policys kan också påverka olika trafikslags konkurrenskraft och resenärernas benägenhet att resa.

Vi påverkas även i stor utsträckning av hur andra reser, vårt grannskap, bekantskapskrets, kollegor eller det egna hushållet. Vi väljer ofta att resa som andra i vår närhet eller på ett sätt som väcker uppskattning och påverkas av den sociala normen kring resval och färdsätt. Slutligen finns även en rad individuella faktorer som påverkar våra resval, t ex var individen bor och arbetar, attityder och tidigare vanor samt eventuella funktionshinder.

5.2 Resekedjor som löser flera olika ärenden

Analyser av resvanor visar på att det genomförs allt mer komplexa resekedjor där olika ärenden kombineras ihop. Under morgonen kombineras ofta arbetsresan med lämning av barn. Under eftermiddagen är kombinationsresorna ännu vanligare och hemresan från arbete kombineras ofta med inköp, hämtning och olika fritidsaktiviteter.

Genom samhällsplanering kan resekedjorna effektiviseras och resande med kollektivtrafik kan underlättas både genom planering av service och transporttjänster i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter och genom smidiga byten mellan kollektivtrafiken och andra färdsätt så som gång, cykel och bil.



Figur 6 Andel av arbetsresorna som kombineras med andra ärenden. Källa RVU Malmö

5.3 Skillnader mellan kön

Det finns skillnader i resmönster mellan könen som är viktiga att känna till för att kunna uppnå ett mer jämställt transportsystem. Det finns skillnader både avseende i vilken uträckning de båda grupperna reser med bil och kollektivtrafik och var bilresorna sker. Eftersom kvinnor inte har körkort eller tillgång till bil i lika stor utsträckning som män är de mer beroende av kollektivtrafik. Kollektivtrafiken behöver därför utvecklas inte bara i stråk där den konkurrerar med biltrafiken utan även i stråk där det redan finns ett högt resande.

Analyser av resdata från Stockholms län visar att:

- Kvinnor reser mer med kollektivtrafik än män, framförallt för arbetsresor. 38% av kvinnors vardagsresor sker med kollektivtrafik jämfört med 29% för män.
- Män reser mer med bil än kvinnor, både för arbets- och fritidsresor. 43 % av mäns vardagsresande sker med bil jämfört med 32 % för kvinnor.
- Kvinnor reser mer med bil i det lokala vägnätet i jämförelse med män
- Män reser mer med bil längs länets infartsleder i jämförelse med kvinnor



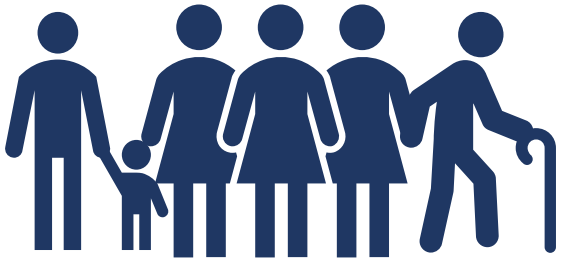
5.4 Skillnader mellan åldersgrupper

Det finns skillnader i resmönster mellan olika åldersgrupper som är viktiga att känna till för att kunna uppnå ett mer jämlikt transportsystem. Det finns skillnader både avseende i vilken uträckning de olika åldersgrupperna reser med bil och kollektivtrafik och var resorna sker. Genom att förstå behov och skillnader bättre kan kollektivtrafiksystemet utformas mer jämlikt. En trygg och tillgänglig kollektivtrafik som föräldrar är trygga att låta sina barn vistas i ger t ex barnen en ökad frihet att ta sig till sina aktiviteter och vänner, skapar en tryggare trafikmiljö kring t.ex. skolor och ger föräldrar mer tid att ägna sig åt annat än att skjutsa sina barn.

Analyser av resdata från Stockholms län visar att:

- Kollektivtrafikresandet avtar med åldern. Yngre i åldern 16 - 24 år reser mer med kollektivtrafik än alla övriga åldersgrupper. Yngres kollektivtrafikandel är 59 %, vilket kan jämföras mot 36 % för åldern 25 - 39 år, 28 % för åldern 40 - 64 år och 25 % för ålder 65 - 84 år.
- Äldre, i åldern 40 - 84, år har högre andel bilresor än övriga åldersgrupper. Deras bilandel är 45 - 46 % vilket kan jämföras med 19 - 32 % för de yngre åldersgrupperna.

Yngre i åldern 16 - 24 år dominerar kollektivtrafikresandet till högskolor och universitetsområden medan personer i åldern 25 - 39 år dominerar kollektivtrafikresandet till exempelvis Kista. Medelålders i åldern 40 - 64 år gör många lokala bilresor och i står för betydande andel av bilresandet till/från områden så som; Ingarö, Bromma, Åkersberga och Södertälje syd. Äldre i åldern 65-84 år reser i mindre utsträckning med kollektivtrafik mellan city och områden längre ut i nätet, exempelvis till/från Norrtälje, Värmdö, Märsta och Nynäshamn. De reser även i mindre utsträckning med Tvärbanan än andra åldersgrupper.



5.5 Skillnader mellan inkomstklasser

Det finns skillnader i resmönster mellan olika inkomstklasser som är viktiga att känna till för att kunna uppnå ett mer jämlikt transportsystem. Stor del av skillnaden förklaras av att det finns skillnader i inkomstklasser mellan olika bostadsområden. För landsbygden eller socialt utsatta områden kan en utvecklad kollektivtrafik ge större ökning i tillgänglighet jämfört med innerstaden eller mer välbärgade områden. I socialt utsatt områden är även tillgången till körkort och bil ofta lägre samtidigt som budgeten för transporter är begränsad. Det finns även studier som visar på att investeringar i kollektivtrafiken bygger socialt kapital, vilket kan vara av extra stor betydelse i vissa områden.

Analyser av resdata från Stockholms län visar att:

- Grupperna med medel och låg inkomst reser i större utsträckning med bil längs det lokala vägnätet på landsbygden och utanför tättbebyggt område
- Gruppen med högre inkomst reser i större utsträckning med bil längs det primära vägnätet, längs infartsleder, i innerstaden och inom den centrala kärnan.
- Grupperna med medel och låg inkomst reser i större utsträckning i det lokala kollektivtrafiknätet jämfört med övriga inkomstgrupper.



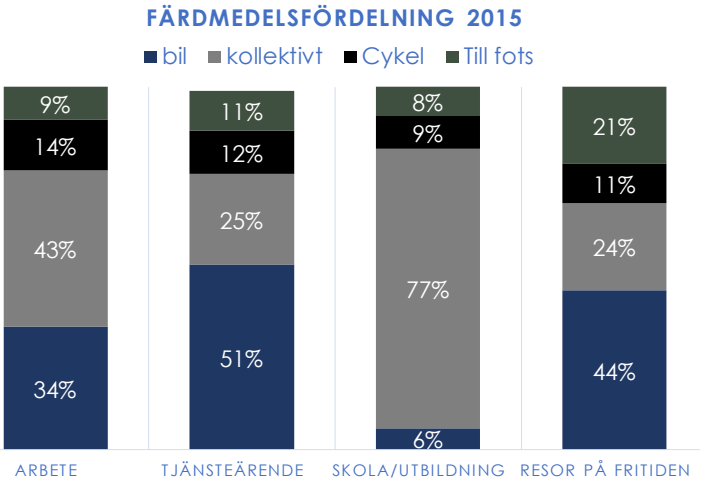
5.6 Fritidsresandet ökar och kollektivtrafiken är dåligt rustad

Fritidsresandet ökar, och står för över hälften av vårt totala resande (52 %). Fritidsresor är generellt sett längre än andra typer av resor och vi gör allt fler fritidsresor där en stor andel av fritidsresorna sker med bil. Cirka 44 % av fritidsresor sker med bil medan arbets- och skolresor i större utsträckning sker med kollektivtrafik. Bilandelen är högre bland mäns fritidsresor och bland fritidsresor som sker på helgen.

Analyser av resedata från Stockholms län visar att:

- Kollektivtrafiken har bättre täckning för arbetsresor än fritidsresor
- Det sker fler fritidsresor än arbetsresor med bil i yttre kommuner och i skärgården. Det sker även fler fritidsresor med bil än arbetsresor i det lokala vägnätet
- Områden som alstrar betydande andel fritidsresor med bil är t ex Hellasgården/Nackareservatet, Lida, yttre delarna av Lidingö och Järfälla samt centrala delar av Täby.

Kollektivtrafiksystemet har länge dimensionerats efter arbetspendling och skolresor. Men det finns även andra motiv till det relativt låga kollektivtrafikresandet på fritiden så som, lägre turutbud på kvällar och helger, fritidsområden som helt saknar kollektivtrafikanslutning samt inte minst trygghet vid hållplatser och bytespunkter under kvällar och tidpunkter när resandet inte är så stort.



Figur 7 Färdmedelsfördelning för olika typer av ärenden enligt Stockholms läns resvaneundersökning 2015.

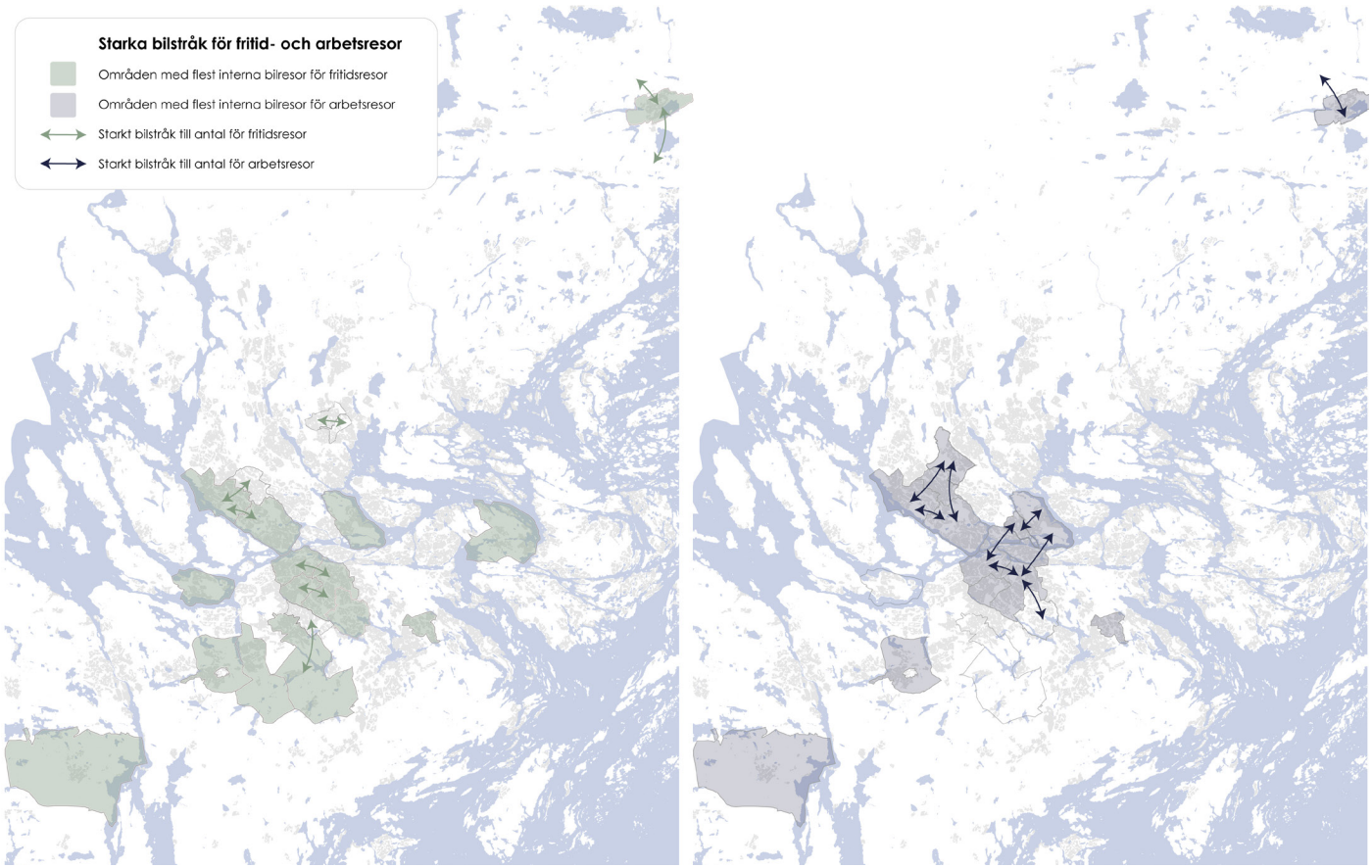
5.7 Skillnader i länet

Dagens kollektivtrafiksystem har en radiellt kapacitetsstark struktur där kollektivtrafiken generellt går på egna banor med konkurrenskraftiga restider som följd. Kollektivtrafikens tvärgående kopplingar sker idag i huvudsak med busstrafik längs befintligt vägnät och utan reserverat utrymme vilket även resulterat i mindre attraktiva restider.

5.7.1 Stort antal lokala resor sker med bil

Det lokala resandet (start och mål inom samma kommun) utgör nästan hälften av alla resor som sker i länet (48 %) och kollektivtrafikandelen är låg, endast 20 % av de lokala resorna sker med kollektivtrafik, medan 38 % sker med bil.

De lokala kollektivtrafikresorna brister ofta i konkurrenskraft jämfört med bilen eftersom gångtiden till- och från hållplats samt väntetiden utgör en stor del av den totala restiden vid en kort, lokal kollektivtrafikresa. Systemet, som ofta utgörs av buss, kan även uppfattas som otydligt för den ovane resenären. För lokala resor finns dock samtidigt en stor potential att öka cyklingen. Studie visar att cirka 70 procent av länets invånare kan cykla till jobbet på under 30 minuter . Analyser av resestatistik visar att ett stort antal lokala bilresor sker inom västerort, söderort, delar av Huddinge, Ekerö, Södertälje, Värmdö och Norrtälje



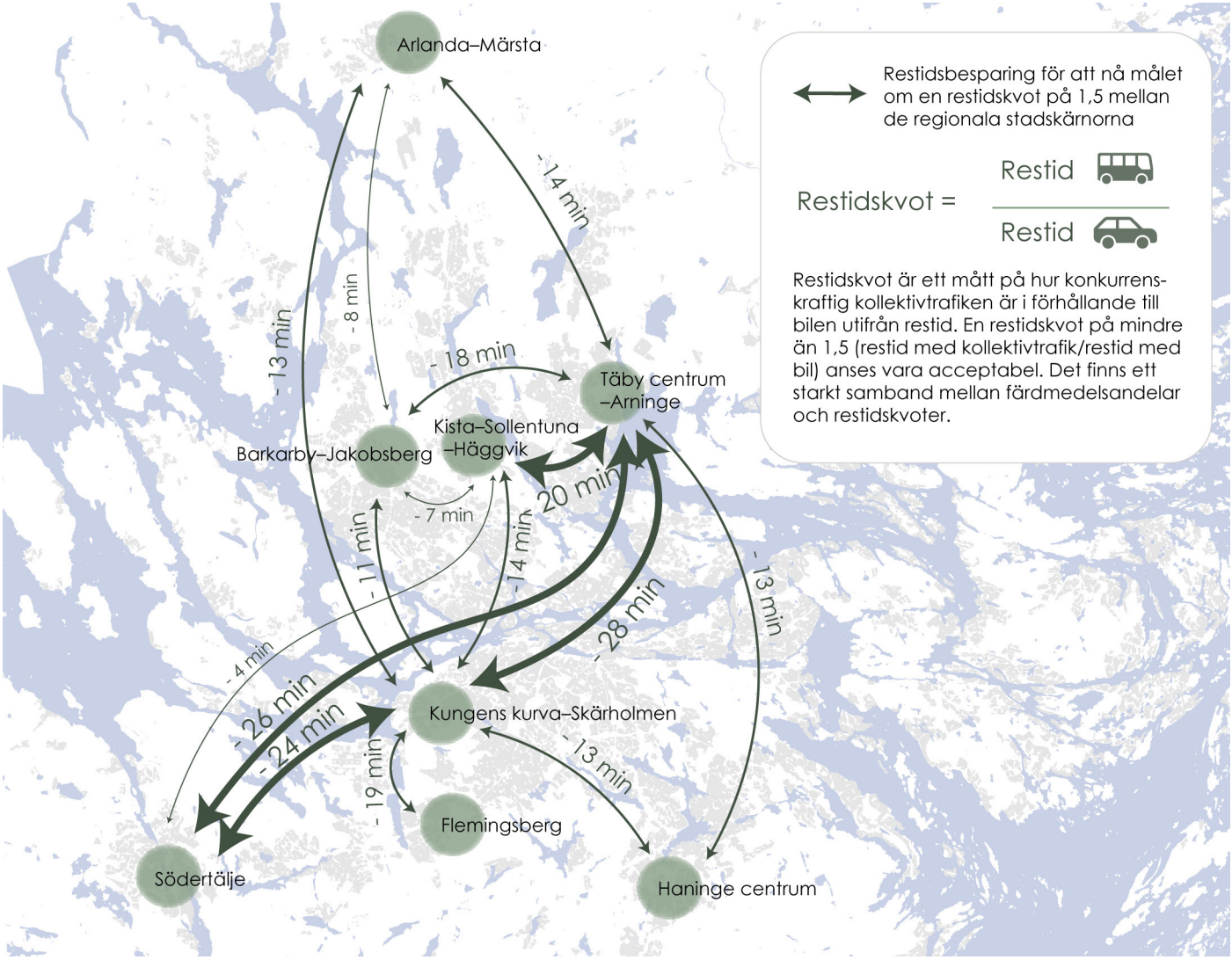
Figur 8 Stråk med störst antal bilresor (pilar) samt områden med störst antal interna bilresor (färgade områden) uppdelat på arbets- och fritidsresor.

5.7.2 Tvärresandet domineras av bilresor

Tvärresandet (mellan kommuner inom samma läns halva) utgör nästan en femtedel av alla resor som sker i länet (18 %) och bilandelen är hög, hela 63 % av tvärresorna sker med bil, medan 26 % sker med kollektivtrafik. En betydande andel av tvärresandet sker inom den södra länshalvan. Stockholmsregionen består av en central regionkärna och åtta yttre regionala stadskärnor.

Inom den centrala regionkärnan sker en urbanisering och förtätning, vilket kan liknas vid att innerstadens bebyggelsestruktur växer utåt. Bilens framkomlighet och tillgänglighet förväntas bli allt mer begränsad i detta område vilket ställer nya och ökade krav på kollektivtrafikens utbud och strukturerande egenskaper för att fånga in denna nya marknadspotential.

De regionala stadskärnorna kan både ses som viktiga stadsutvecklingsområden och viktiga knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. För att skapa en sammanhållen region och stärka de regionala stadskärnorna behöver kollektivtrafiken bli ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bilen med god pålitlighet och kortare restider mellan de regionala stadskärnorna. Analys av restiderna mellan de regionala stadskärnorna visar på stora behov av kortare restider för att kollektivtrafikens restidskvot ska vara acceptabel. Det finns tydliga samband mellan en god restidskvot (restid för kollektivtrafik / restid för bil) och kollektivtrafikens marknadsandel i olika reserelationer.

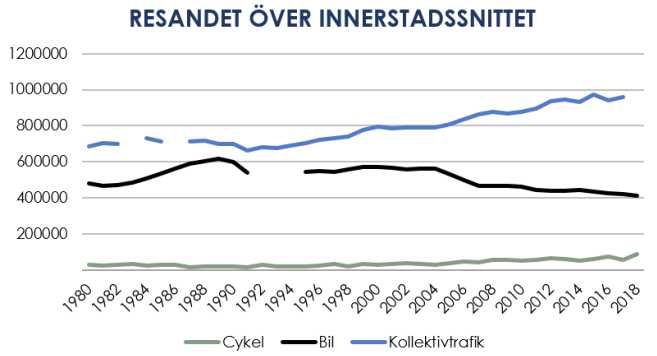


Figur 9I bilden redogörs för hur restiden med kollektivtrafik behöver minska mellan de regionala stadskärnorna för att den ska vara konkurrenskraftig i förhållande till bilen. Tabellen till höger visar restidskvoter mellan de regionala stadskärnorna.

5.7.3 Innerstaden fortsatt viktig målpunkt

Resandet till och från innerstaden utgör cirka en fjärdedel av alla resor som sker i länet (26 %) och kollektivtrafikandelen är hög, hela 67 % av tvärresorna sker med kollektivtrafik, medan 18 % sker med bil. Analyser pekar på att innerstaden kommer vara en fortsatt viktig målpunkt och resandet till innerstaden fortsätter att öka.

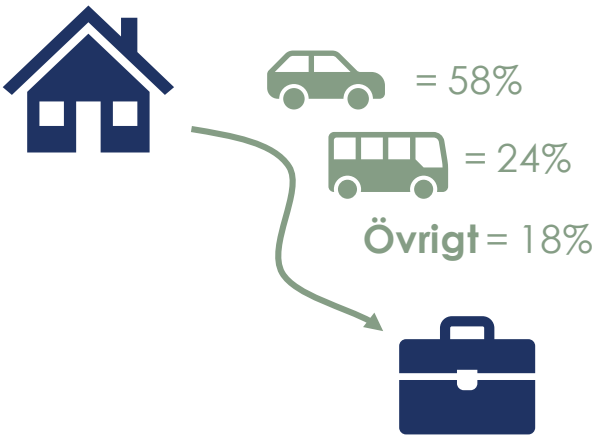
Då kapaciteten i vägsystemet längs infartslederna är begränsad behöver befintligt utrymme nyttjas allt mer effektivt. Det tillkommande resandet behöver tas med mer kapacitetsstarka trafikslag än bil. Kollektivtrafiksystem till och från innerstaden har hög kapacitet men samtidigt är kapacitetsutnyttjandet högt och busstrafiken drabbas av vägtrafikens köer. Gång- och cykeltrafiken ökar kraftigt över infarterna till innerstaden och kan ge en avlastande effekt.



Figur 10 Resandeutveckling för cykel-, bil- och kollektivtrafikresor över Stockholms innerstadssnitt, mellan åren 1980-2018.

5.7.4 Lokala arbetsmarknader och resmönster i länets yttre delar

Cirka en fjärdedel av resandet i länet startar i länets yttre delar (26 %) och kollektivtrafikandelen är förhållandevis låg, 24 %, vilket kan jämföras med biltrafikandelen som är ungefär dubbelt så stor (58 %).



Utbudet av kollektivtrafik är inte lika utvecklat i länets yttre delar vilket förklaras av en glesare bebyggelsestruktur och lägre resandeunderlag. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig för pendlingsresor mot innerstaden, men brister i konkurrenskraft för den lokala arbetspendlingen.

I flera av de yttre kommunerna finns utvecklade lokala arbetsmarknader, exempelvis i Södertälje, Nykvarn, Arlanda/Märsta, Nynäshamn och Norrtälje, där möjligheten för arbetspendling utan bil behöver förbättras. Potentialstudien för cykelpendling visar exempelvis på att en stor andel av invånarna i Norrtälje, Södertälje, Sigtuna och Nynäshamn har kortare än 30 minuters cykelresa till arbetet. Exempelvis har över 60 % av södertäljeborna mindre än 15 minuters cykelresa till arbetet.

6 Planerad utveckling av kollektivtrafiksystemet

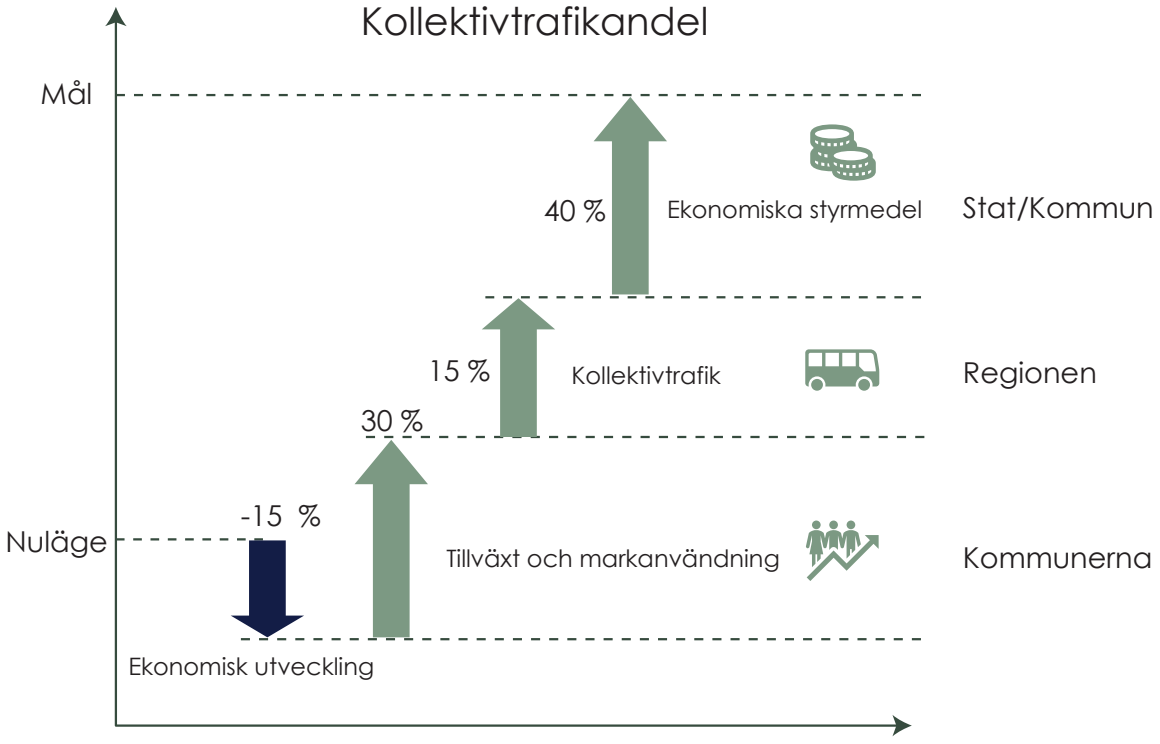
Kollektivtrafiksystemet i Stockholms län ska *"utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten"*. Infrastrukturen ska vara utformad efter resenärernas behov för att åstadkomma en ökad andel som väljer att resa kollektivt. En nyckel för att uppnå målen och visionen avser att samordning sker med övrig trafik- och samhällsplanering.[1]

I detta kapitel presenteras det framtida kollektivtrafiknätet utifrån de åtgärder som är beslutade och finansierade. Åtgärderna kommer framförallt ifrån Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen.

6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta

Ett högt kollektivtrafikresande är inget självändamål men är ett viktigt medel för att skapa flera samhällsnyttor. Kollektivtrafiken ger samhället en hållbar tillgängligt genom att skapa möjligheter att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken är ett medel för att skapa grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla och arbeta på jämlika villkor oavsett var man bor eller tillgång till bil. Genom snabba spårkopplingar kan även arbetsmarknader och tillgången till utbildning vidgas. Kollektivtrafiken är även ett viktigt medel för att minska klimatutsläppen genom att fler reser tillsammans istället för med bil och genom att SL-trafiken är 100 % fossilbränslefri. Personbilstrafiken kan inte fortsätta växa i volym om klimatmålet ska nås. Kollektivtrafiken kan även bidra till minskad trängsel och ökad transportkapacitet längs Stockholms infartsleder, eller i andra stråk där trängseln är stor, genom att erbjuda ett mer transporteffektivt färdsätt. Kollektivtrafiken ger även samhällsnyttor i staden och tätorten genom minskat behov av parkeringsplatser, minskad trängsel, förbättrad luftkvalitet, och mindre trafikytor. Flera av ovan nämnda samhällsnyttor uppstår först när kollektivtrafikresorna ersätter tidigare bilresor. Därför är kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet en viktig indikator för att mäta kollektivtrafikens utveckling.

1 Region Stockholm, 2017, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholm län



Figur 11 Olika faktorers påverkan på kollektivtrafikens marknadsandel. Källa RUFS2050.

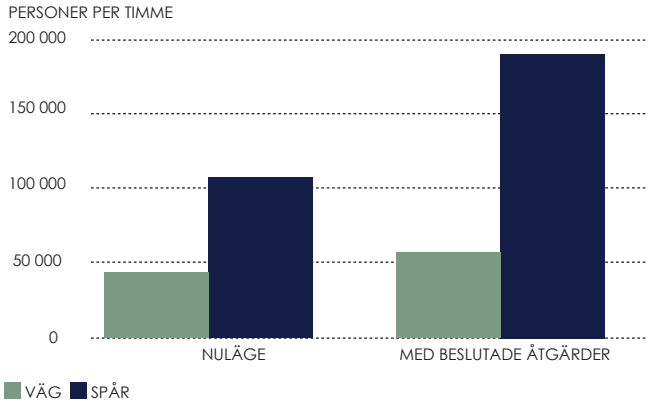
6.2 Behov av samverkan och samordnad planering

Region Stockholm har som kollektivtrafikhuvudman idag inte full rådighet över de faktorer som påverkar invånarnas benägenhet att resa kollektivt. Resvalen påverkas i stor utsträckning av vilka beslut och åtgärder som vidtas av andra planeringsaktörer och av den nationella transportpolitiken. De två största faktorerna som påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft är markanvändningen och ekonomiska styrmedel. För att utveckla kollektivtrafikresandet och kollektivtrafiksystemets konkurrenskraft i linje med målen i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet krävs en samordnad planering mellan flera aktörer.

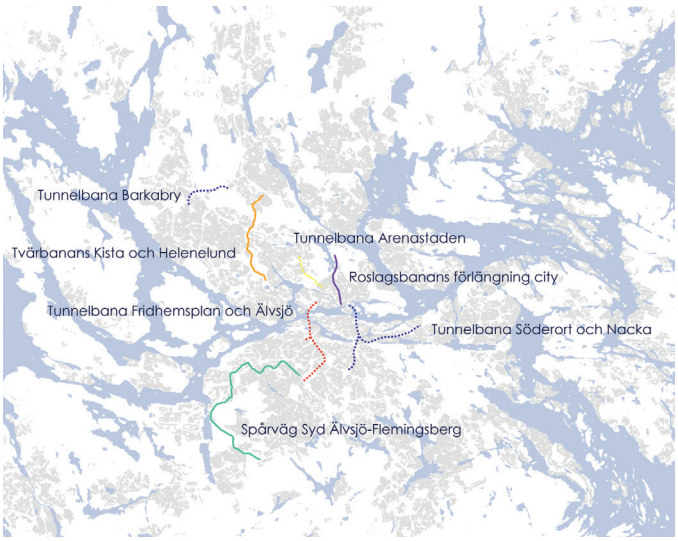
6.3 Kollektivtrafiksystemet byter till en större kostym

Stockholmsregionen står inför den största upprustnings- och utbyggnadsfasen i SL-trafiken sedan 1960-talet, med investeringar på cirka 80 miljarder kronor och bl a 46 nya spårstationer i länet. Kopplat till satsningen ska 178 000 nya bostäder byggas ut i kollektivtrafiknära lägen fram till år 2035.

De nya investeringarna innebär en nästan fördubblad transportkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Även om Förbifart Stockholm ger en kapacitetsförstärkning på vägsidan så är det framförallt de stora spårsatsningarna som ger störst bidrag till ökad transportkapacitet. Strukturellt innebär investeringarna en förstärkning av befintlig struktur med starkt radiellt fokus.



Figur 12 Kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet med beslutade åtgärder. Källa RUFS 2050.



Figur 13 Beslutade och finansierade åtgärder i kollektivtrafiknätet
.

De ekonomiskt stora beslutade och finansierade åtgärderna i kollektivtrafiksystemet är:

- Mälarbanan fyrspår mellan Tomteboda-Kallhäll
- Tvärbanans utbyggnad till Kista och Helenelund
- Tunnelbanan byggs ut till Nacka med fem nya stationer
- Tunnelbanans blå linje byggs ut till Gullmarsplan och Söderort och kopplas samman med Gröna linjens Hagsätragren. Globens station ersätts med station Slakthusområdet
- Tunnelbanan byggs ut till Arenastaden, med tre nya stationer
- Tunnelbanan byggs ut till Barkarby, med två nya stationer
- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med fyra nya stationer
- Roslagsbanans förlängning till T-centralen, via Odenplan, dubbelspårsutbyggnad och nya vagnar.
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Inventeringar i flera spårdepåer för att möta behovet av nya tunnelbanevagnar
- Nya bussdepåer i Tomteboda (Solna) och Enlunda (Ekerö) kommer vara fullt utnyttjade från driftsstart.
- Nya vagnar i tunnelbanan och modernisering av befintliga vagnar

Därutöver planeras för en utbyggnad av stombussnätet enligt förslag framtaget i Stomnätsplanen, dock saknar utbyggnaden ännu säkerställd finansiering.

6.4 Så långt når vi med planerade åtgärder

Region Stockholms mål för utvecklingen i länet är fastställda i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För att få en indikation på hur långt de planerade investeringarna räcker för att klara de framtida behoven har investeringarna analyserats tillsammans med den rumsliga utvecklingen av bostäder och arbetsplatser som anges i RUFS 2050[2]. Utvecklingen har studerats inom tre fokusområden; konkurrenskraftigt, resurseffektivt samt sammanhållet och tillväxtskapande kollektivtrafiksystem. För varje område har indikatorerna från trafikförsörjningsprogrammet använts för att ge en uppfattning om utvecklingen i kollektivtrafiken.

6.4.1 Konkurrenskraftigt

Konkurrenskraftigt



Indikatorn kopplat till fokusområdet Konkurrenskraftigt handlar om att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande ska öka med 5 %-enheter till år 2030 jämfört med år 2015. År 2015 var kollektivtrafikens marknadsandel 49 %.[1]

1 Region Stockholm, Resvaneundersökning (RVU) 2015

Analysresultaten visar att de planerade investeringarna, tillsammans med befolkningsutvecklingen enligt RUFS 2050, har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft år 2030. Med de investeringar som planeras inom drygt 10 år samt med utvecklade styrmedel på plats kan kollektivtrafikens marknadsandel förväntas öka med omkring 3 %-enheter jämfört med år 2015. Åtgärderna och investeringarna i Stockholms kollektivtrafik innebär alltså att regionen närmar sig målet betydligt, men inte fullt ut. På längre sikt, med fortsatt stark befolkningstillväxt, visar analyserna att det kommer vara svårt att nå målet med de investeringar som ligger i plan. Kollektivtrafikens marknadsandel kan på längre sikt förväntas öka med omkring 1 %-enhet jämfört med idag, förutsatt att inga ytterligare åtgärder än de som nu är finansierade, genomförs.

Avgörande för ett attraktivt och resurseffektivt transportsystem är hur vi använder och förvaltar den infrastruktur som finns samt de tillskott som tillkommer. Trimningsåtgärder, förbättrad framkomlighet, trafikering och hantering av trafikstörningar kan skapa betydande tillgänglighetsförbättringar på både kort tid och till en relativt låg kostnad. Om man ska närma sig marknadsandelsmålet kommer ytterligare åtgärder som bidrar till kollektivtrafikens konkurrenskraft att behövas, i synnerhet på längre sikt. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att fortsatta satsningar görs på rätt sätt, och på rätt plats, så att inte kollektivtrafiken tar marknadsandelar från gång- och cykelresor.

För att nå måluppfyllelse om 5 %-enheters ökning pekar resultaten också på att det behövs insatser på andra områden och av fler aktörer. För kommunerna och Trafikverket handlar det särskilt om att planera för ett transporteffektivt samhälle, där ett medel är att minska personbilstrafiken med cirka 20 % totalt och där den största minskningen bör ske i tätorterna. En planering och utveckling av bebyggelse och transportsystem inriktad på minskad biltrafik omfattar åtgärder så som förtätning, lokalisering i kollektivtrafiknära lägen och funktionsblandad bebyggelse. Ett transportsystem utformat för gång, cykel, kollektivtrafik och samordnat gods med lägre hastigheter och minskat utrymme för parkering och bilinfrastruktur är andra åtgärder. Därutöver behövs styrmedel från både statligt, regionalt och lokalt håll, till exempel bränsleskatter, förändrat reseavdrag, p-tal, trängselskatter och avgifter.

2 Pågående analysarbete om framtida brister i kollektivtrafiken

6.4.2 Sammanhållet och tillväxtskapande

Sammanhållet och tillväxtskapande



Indikatorn kopplat till fokusområdet Sammanhållet och tillväxtskapande handlar om att minska de kollektiva restiderna (gentemot bilrestider) mellan de regionala stadskärnorna samt mellan de regionala stadskärnorna och Arlanda. Målet operationaliseras som restidskvoter, dvs kvoten mellan restid med bil och med kollektivtrafik. Målet är att kvoten inte ska överstiga 1,5 mellan kärnor på samma länshalva eller till Arlanda.

Analysresultaten visar att de planerade investeringarna bidrar till betydande förbättringar av restidskvoterna jämfört med idag, men också att det finns flera reserelationer där investeringarna inte räcker till för att nå målet. Det som kännetecknar de platser där målet kan förväntas nås (eller kommer vara nära att nås) är att de har specifika kollektivtrafikinvesteringar som understödjer sammankopplingen av två eller flera kärnor. Det handlar bland annat om Skärholmen-Flemingsberg (Spårväg Syd) och Barkarby-Kista (ny tunnelbana). De olika investeringspaketen som ligger i plan på medellång- och lång sikt understödjer alltså sammankopplingen av några kärnor –men inte alla. Om målet ska nås kommer kompletterande investeringar i kollektivtrafiken att behövas.

Arlanda flygplats har en särskilt viktig roll i Stockholmsregionen genom den internationella tillgänglighet som den tillhandahåller. Utvecklingen av restidskvoterna från de regionala stadskärnorna till Arlanda visar på generella förbättringar i restidskvoterna. Överlag förväntas samtliga kärnor på södra länshalvan ha restidskvoter under 1,5. För Kista, Barkarby och Skärholmen ger Förbifart Stockholm en negativ effekt på kollektivtrafikens konkurrenskraft, t ex i reserelationer till Arlanda. Restidskvoterna för kärnorna på norra länshalvan förväntas förbättras något, men inte tillräckligt för att ligga under kvoten 1,5.

En slutsats är att de planerade investeringarna i länet har god potential till att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft för resor mellan de regionala stadskärnorna, men också att det kommer att krävas ytterligare åtgärder för att nå målen. Samtidigt bör det påpekas att restidskvoterna också påverkas av yttre faktorer som t ex trängseln i vägnätet. I det fortsatta arbetet kommer därför även faktiska restidsförbättringar med kollektivtrafiken att analyseras.

6.4.3 Resurseffektivt

Resurseffektivt



Indikatorn kopplat till fokusområdet Resurseffektivt handlar om att kollektivtrafikens beläggningsgrad över dygnet i kollektivtrafiksystemet som helhet inte bör understiga 30 %.[1]

1 30 % motsvarar beläggningsgraden för basåret 2015

Ur ett resursperspektiv är det ändamålsenligt att eftersträva en tillräckligt hög beläggningsgrad i fordonen, och försöka undvika att köra runt med tomma sittplatser. Högre beläggningsgrad kan åstadkommas på flera sätt. Ett handlar naturligtvis om att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för resenärerna och genom att anpassa utbudet så att det möter efterfrågan. Men det handlar också om att använda kollektivtrafiken på ett så resurseffektivt sätt som möjligt, tex. genom åtgärder som ökar motresandet.

Bristanalyserna visar att de framtida åtgärder och investeringar som planeras på medellång- till lång sikt bidrar till denna måluppfyllelse. Med dessa investeringar, och tillsammans med en utveckling av den regionala bebyggelsestrukturen enligt RUFS 2050, förväntas beläggningsgraden över dygnet i Stockholms kollektivtrafik som helhet ligga på omkring 40 - 45 %.

7 Referenser

Hiselius & Smidfeldt, 2017, Vem ska göra jobbet så att utsläppsmålen nås?

Regeringskansliet, Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84.

Region Stockholm, 2016, Resvanor i Stockholms län 2015

Region Stockholm, 2017, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholm län

Region Stockholm, Storymap: Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län https://sll.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=6d0733c7ed6b431a921ff792f4c772fe

Region Stockholm, 2018, Nyttoeffekterna av stombussnätet 2030

Årsrapport 2018, TN 2018-0015



Region Stockholm