Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-08

Ärende
TN 2021-0880

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2021-12-14, punkt 21

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om jämlikhetsanalys

Ärendebeskrivning

Socialdemokraterna har i en skrivelse, med anledning av framkomna negativa konsekvenser under pandemin för de grupper i samhället som inte har möjlighet att arbeta hemifrån, framfört ett förslag om att trafiknämnden beslutar att det genomförs en jämlikhetsanalys av kollektivtrafikens möjlighet att främja jämlikheten i hela Stockholmsregionen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse från Socialdemokraterna daterad 2021-08-31.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-08

Ärende
TN 2021-0880

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

I skrivelsen refererar Socialdemokraterna till en studie genomförd av forskare på KTH och trafikförvaltningen[1], samt en prognos[2] och en rapport från Regionens centrum för epidemiologi och samhällsmedicin[3]. De tre källorna understryker alla två faktum. För det första, att olika grupper har olika lätt att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att arbeta hemifrån om möjligt. För det andra, att de som måste fortsätta resa till jobbet i större utsträckning är hänvisade till kollektivtrafiken och därmed utsatt för större smittorisker än de som kan stanna hemma. Baserat på dessa slutsatser, i kombination med notering att vissa busslinjer, bland annat linje 179 i Järva, har utsatts för trängsel, vill Socialdemokraterna att trafiknämnden beslutar om att genomföra en jämlikhetsanalys för att undersöka hur ”kollektivtrafikens dragning, kapacitet och anslutningar kan användas för att främja jämlikheten i hela Stockholmsregionen.”.

I Region Stockholm är ett regionalt utvecklingsmål ”[E]n öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region”[4]. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet står det att ” Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar.”[5] I Regionens Riktlinje investeringar och Åtgärdsvalsprocess ingår, för större strategiska projekt, analys av fördelningseffekter av utredda projekt i den så kallade samlade effektbedömningen (SEB). I trafikförvaltningens arbetsordning beskrivs ansvar för samordning och utveckling av området social hållbarhet vilket inkluderar jämlikhet och jämställdhet, folkhälsa, barnkonventionens tillämpning, mänskliga rättigheter, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning,

---

[1] Who continued travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm 2020 based on smart card data, *Almlöf, Rubensson, Cebecauer & Jenelius*, European Transport Research Review 2021 13:31

[2] Coronapandemin och socioekonomiska skillnader En prognos om kort- och långsiktiga effekter, Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin, Prognos april 2020

[3] Socioekonomiska faktorer och covid-19 i Stockholms län, Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin, Rapport november 2020

[4] RUFS 2050, Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen, Rapport 2018:10

[5] Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, 2017

äldre och barn samt trygghet i kollektivtrafiken. I ansvaret ingår även kartläggning och strategisk åtgärdsplanering samt utbildning om social hållbarhet. Dessutom ingår ansvar för samverkansråd med funktionshinders- och pensionärsorganisationer. Samrådsförfarandet åligger trafiknämnden enligt beslut av regionfullmäktige. Trafikförvaltningen genomför samråd enligt delegation från trafiknämnden. Den forskningsstudie som Socialdemokraterna hänvisar till är en del av trafikförvaltningens samarbete med akademin för att få bättre kunskapsunderlag och förståelse för hur kollektivtrafiken kan utformas på bästa sätt. De resultat studien tog fram har använts bland annat för att göra känslighetsanalyser för hur resandet efter pandemin kan komma att se ut om arbete i högre grad jämfört tidigare sker på distans.

Löpande under pandemin har en tvärorganisatorisk trängselgrupp bevakat trängselsituationen, rapporterat den exakta trängselsituationen i kollektivtrafiksystemet och stått i kontakt med hälsomyndigheter för att stämma av kravnivå och rekommendationer kring hur risken för smittspridning i kollektivtrafiken ska kunna minimeras. Dessa underlag har med hjälp av förändringar i trafikering och andra styråtgärder åtgärdat linjer och punkter där trängseln har blivit för hög ur smittspridningssynpunkt. Inför det nya normala, efter pandemin, är ett av trafikförvaltningens nio fokusområden 2021 Kollektivtrafiken efter pandemin vilket bland annat syftar till att förstå framtidens resande och undersöka hur trafikförvaltningen ska maximera sina möjligheter till snabb och hållbar återhämtning av utnyttjandet av kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-08

Ärende
TN 2021-0880

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Utifrån de ovan beskrivna aktiviteterna bedömer trafikförvaltningen att jämlikhetsanalyser görs utifrån uppställda mål, i det långsiktiga utvecklingsarbetet såväl som i de stabs- och krisfunktioner som upprättats under pandemin.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm
Trafiknämnden

1 (2)

SKRIVELSE
2021-08-31

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om jämlikhetsanalys

Med hjälp av blippningar från 1,8 miljoner individuella resekort har forskare från Kungliga tekniska högskolan, kartlagt stockholmarnas resvanor i kollektivtrafiken under våren och hösten år 2020. Från de mest välbärgade områdena minskade resenärerna sitt resande med SL-trafiken med i genomsnitt 77 procent, jämfört med innan pandemin. I resurssvaga områden med låg utbildningsnivå och många utrikesfödda var minskningen bara 61 procent.

Regionens egna centrum för epidemiologi och samhällsmedicin publicerade redan i april 2020 en prognos om lång och kortsiktiga effekter gällande coronapandemin och socioekonomiska skillnader och i november 2020 en rapport om Socioekonomiska faktorer och covid-19 i Stockholms län som man även följt upp under pandemin.

I prognosen så konstaterar man att ”Socioekonomiskt utsatta grupper har en ökad risk dels för att smittas av coronaviruset covid-19, dels för att sprida smittan i sin umgängeskrets och i lokalsamhället.” och att detta beror på en rad orsaker såsom trångboddhet men även att låginkomsttagare har i högre grad kontaktyrken där arbete hemifrån inte är möjligt. Detta innebär ökad risk för att smittas i arbetet och i kollektivtrafiken på väg till och från arbetet samt att smitta andra.

Man konstaterar även att socioekonomiskt utsatta även riskerar att drabbas hårdare av sjukdomen och har större risk att bli allvarligt sjuka. Detta då förekomsten av kroniska sjukdomar är vanligare bland socioekonomiskt utsatta grupper än befolkningen i övrigt vilket är riskfaktorer för att drabbas allvarligt av covid-19. Det finns också risk för att socioekonomiskt utsatta grupper söker vård i ett senare skede, vilket kan medföra en högre risk för allvarlig sjukdom eller dödlighet som följd.

I CES prognos från april 2020 så kom man med ett antal rekommendationer till beslutsfattare. Det fanns även riktade rekommendationer rörande kollektivtrafiken vilka lydde: ”Vidare har studier visat en korrelation mellan pendlingsvolym och lokal spridning av influensa (28). Det är viktigt att distans mellan resenärer kan hållas i kollektivtrafiken, exempelvis genom att bibehålla eller rentav öka trafikfrekvensen under rusningstider samt på sträckor med mycket resenärer.”

SKRIVELSE

Vi har sett under hela pandemin att det finns vissa busslinjer som drabbas av trängsel. Det är samma busslinjer återkommande. Det är bland annat 179:an i Järva. Och ändå så har vi inte kunnat få ordning på detta. Det är oacceptabelt att man inte lyckats.

Det behövs en annan struktur i kollektivtrafiken vad gäller jämlikhet, tillgänglighet, kapacitet, och anslutningar mellan bostadsområden och arbetsplatser. Vi ser att kollektivtrafiken kan underlätta för ökad jämlikhet. Men den kan även försvaga jämlikheten om den används fel.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att genomföra en jämlikhetsanalys av kollektivtrafiken utifrån att undersöka hur kollektivtrafikens dragning, kapacitet och anslutningar kan användas för att främja jämlikheten i hela Stockholmsregionen.