Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2022-0194

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-12331651
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 16

Svar på skrivelse från (v) angående kollektivtrafikandelen

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har inkommit med en skrivelse med ett antal frågor rörande mål för kollektivtrafikens andel av resorna.

Ärendet avser svar på skrivelsen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse från (v) angående kollektivtrafikandelen.

Beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Skrivelsen anses besvarad.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2022-0194

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Bakgrund

Kollektivtrafikens branschorganisationer samlades år 2008 kring det så kallade fördubblingsmålet, att dels fördubbla resandet med kollektivtrafik till 2020 (senare 2030) och dels fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt. Våren 2021 lanserade Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen ett nytt mål för branschen; att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Målet är ett snitt för hela landet, där vissa regioner ligger under medan andra ligger över. Region Stockholm har den högsta kollektivtrafikandelen av landets regioner.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, som antogs 2017, anges ett mål att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter till 54 procent år 2030 från basåret 2015 då kollektivtrafikandelen var 49 procent. På grund av pandemin minskade kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna kraftigt 2020 och 2021 jämfört med 2019.

Eftersom det saknas officiella prognoser för biltrafikens utveckling i länet finns det heller ingen prognos för kollektivtrafikandelens marknadsandel. Utifrån ett antagande att resandet på generell nivå med alla färdmedel hamnar på eller strax under 2019 års nivå samt att tappet för bilresor under pandemin varit konstant lägre än för kollektivtrafiken och sannolikt hamnar på nästan samma nivå som 2019, är en grov bedömning att kollektivtrafikandelen hamnar på cirka 42 % för helåret 2022. Denna siffra ska jämföras med 47,5 procent år 2019. Bedömningen är dock förknippad med betydande osäkerheter. Jämfört med helåret 2021, då påverkan av pandemin var stor, bedöms dock kollektivtrafikandelen år 2022 öka kraftigt.

Att välja en kollektivtrafikresa framför andra alternativ hänger på ett antal faktorer som kretsar kring resbehov (arbete, utbildning, fritid, sjukresa, etc.) och möjliga resealternativ där tillgång till bil/körkort, infrastruktur och kollektivtrafikutbudet i sig samt väder, funktionshinder, socioekonomi m.fl. spelar roll. Hur väl kollektivtrafik kan konkurrera mot bil och andra färdmedel påverkas dessutom huvudsakligen av pålitlighet, enkelhet, restid och kostnad. Även faktorer som trängsel/oro för smitta har fått ökad vikt för valet att resa eller inte resa kollektivt.

Överväganden och motivering

Svar på skrivelsens frågor redovisas nedan.

1. *Hur ser förvaltningen på branschens nya mål för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna?*

   Det kollektiva resandet i Stockholmsregionen är mycket högt, både vid en svensk och internationell jämförelse. Ett mål om fördubblad marknadsandel för Stockholmsregionen är därför inte realistiskt.

2. *Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att få upp kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna till nivån som rådde 2019, före pandemin?*

   Trafikförvaltningens bedömning är att de beteendeförändringar som skett med anledning av pandemin är bestående, inte minst på grund av det ökade distansarbetet som skett. Eftersom resebehovet inte är detsamma som tidigare bedömer förvaltningen att det kommer att bli svårt att få upp kollektivtrafikandelen till nivån före pandemin.

   Vilka åtgärder som är de viktigaste för att återta kollektivtrafikandelen beror på om frågan avser endast sådana åtgärder där Region Stockholm har egen rådighet eller om även åtgärder där ansvaret ligger hos stat och/eller kommun inkluderas.

   Trafikförvaltningen arbetar med ökad trygghet, förbättrad trafikantinformation, anpassning av trafikutbudet, anpassat biljettsortiment, utökade reklam- och servicetjänster samt nya mobilitetstjänster för att återta kollektivtrafikens marknadsandel. Detta sker inom uppdraget ”Kollektivtrafiken efter pandemin”.

3. *Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att nå målet om 5 procentenheters höjning av kollektivtrafikandelen från basåret 2015 till 54 procent 2030?*

   Av de åtgärder som trafikförvaltningen har egen eller delad rådighet över bedöms åtgärder för ökad regularitet och punktlighet, förbättrad

resenärs- och störningsinformation samt information och andra beteendepåverkande åtgärder ha god potential.

Regularitet och punktlighet kan förbättras genom framkomlighetsförbättrande åtgärder på gator och vägar, men också genom driftsmässiga åtgärder såsom påstigning i flera dörrar samt förbättrad trafikdrift. Dagens tidvis låga framkomlighet leder till att mycket extra tid läggs in i tidtabellerna för att upprätthålla punktligheten. Det leder till att bussar tidvis blir stående längre stunder vid terminaler för att reglera in sig i tidtabellen. Förbättrad regularitet och punktlighet innebär jämnare beläggning mellan fordonen och därmed minskad trängsel ombord samt möjlighet till effektivare trafikdrift.

Förbättrad information till resenärerna före och under resan är även det av stor betydelse, inte minst i samband med störningar och förseningar. Brist på information kan vara en barriär för ovana trafikanter. Även vana trafikanter känner oftast endast till delar av trafikutbudet. En grundförutsättning för att lyckas med information är att kollektivtrafiksystemet i sig kännetecknas av enkelhet på så sätt att det har en enkel och överskådlig uppbyggnad.

Beteendepåverkande åtgärder kan också ha stor effekt på resandet. Beteendepåverkande åtgärder kan ske i olika sammanhang och riktas till olika grupper, och vara allt ifrån direktmarknadsföring, prova-på kampanjer till stöd till företag med gröna resplaner.

De generellt sett mest kraftfulla åtgärderna för att styra mot en ökad kollektivtrafikandel är dock beslut om olika styrmedel som verkar återhållande på efterfrågan på biltrafik. Detta är dock åtgärder som ligger utanför Region Stockholms rådighet. Exempel på åtgärder är ett utvecklat och utvidgat trängselskattesystem, en utvecklad parkeringspolitik i länets kommuner, att reseavdraget slopas helt samt åtgärder för att säkerställa en bättre efterlevnad av förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering.

Bland åtgärder som bedöms vara av stor betydelse för färdmedelsfördelningen framför allt på något längre sikt är att styra länets bebyggelseutveckling till goda kollektivtrafiklägen. Detta sker i samspel mellan regionen och länets 26 kommuner.

Trafikförvaltningens kan konstatera att det i nuläget saknas beslut om tillräckliga åtgärder för att nå målet om en ökad kollektivtrafikandel. Som en analysjämförelse bedöms åtgärder enligt RUFS, vilka alltså inte är beslutade, ge en ökning på drygt 3 procentenheter om de genomförs. I dessa åtgärder ingår ökat kollektivtrafikutbud, trafiksnål bebyggelseplanering, ökad trängselskatt samt utvecklad parkeringspolitik, vilket verkar återhållande på tillväxten för biltrafiken. Utifrån pandemins effekter är det viktigt att komma ihåg att målet 54 procent just nu kan anses som mycket ambitiöst och ännu svårare att uppnå. Det beror även på att cykelandelen har ökat markant vilket i och för sig är positivt men i många fall ersätter kollektivtrafikresandet.

4. *Bedömer förvaltningen att vi kommer nå målet om 54 procents kollektivtrafikandel till 2030, om inte, varför?*

   Förvaltningens bedömning är att målet inte kommer att nås med nuvarande utveckling. Detta beror dels på att pandemin har ändrat resebeteendet (distansarbete, oro för trängsel, m.m.), dels att det för närvarande saknas beslut om tillräckligt kraftfulla åtgärder för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken samtidigt som Region Stockholm saknar egen rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna nämnda i svaret på fråga 3. Samtidigt kan ökande drivmedelspriser, ökade kostnader för bilägande och fortsatt omfattande trängsel verka till kollektivtrafikens fördel och höja dess andel av de motoriserade resorna.

5. *Vad ser förvaltningen att den skulle behöva för stöd från politiken för att nå målet till 2030?*

   Politiken behöver verka för beslut om sådana åtgärder som redovisas i svaren på frågorna ovan. Rådigheten för att nå målet om ökad kollektivtrafikandel är delat och de mest kraftfulla åtgärderna i form av åtgärder som verkar återhållande på biltrafiktillväxten finns hos stat och kommun.

   Regionen har en viktig roll i att se till att utveckla kollektivtrafiksystemet så att kollektivtrafiken kan hantera den efterfrågan som styrmedlen genererar. Kollektivtrafiken behöver vara konkurrenskraftig och attraktiv och erbjuda goda resmöjligheter i förhållande till annan

motoriserad trafik. Fortsatta omfattande investeringar och reinvesteringar i kollektivtrafikens olika system är grundläggande för att erbjuda det nödvändiga utbudet. Detta bör ske i samspel med stat, kommuner och operatörer.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef strategisk utveckling

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kollektivtrafikandelen

Kollektivtrafikens branschorganisationer samlades år 2008 kring det så kallade fördubblingsmålet, att dels fördubbla resandet med kollektivtrafik till 2020 (senare 2030) och dels fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt. Våren 2021 lanserade Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen ett nytt mål för branschen; att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva.

Målet är ett snitt för hela landet, där vissa regioner ligger under medan andra ligger över. För vår region med en kollektivtrafikandel på 47,5 procent före pandemin 2019 blir det nya målet inget att sträva efter, medan det tidigare fördubblingsmålet eventuellt kunde te sig lite väl högt ställt. Det skulle vara intressant att få reda på hur förvaltningen ser på de olika målen som branschen formulerat, det tidigare och det nya. I samband med att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län antogs 2017 förespråkade vi i Vänsterpartiet att målet för kollektivtrafikens andel skulle vara en ökning med 10 procentenheter till 2030 från basåret 2015 då kollektivtrafikandelen var 49 procent. Målet som antogs stannade på 5 procentenheter, med ett mellanliggande måltal 51,5 procent för 2020. På grund av pandemin minskade kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade kraftigt 2020 jämför med 2019 från 47,5 procent till 29 procent.

I den rådande akuta klimatkrisen är det djupt allvarligt och oroande att utvecklingen av kollektivtrafikandelen har tillåtits minska då den istället skulle ha behövt öka rejält för att vi ska klara klimatmålen. Med hopp om att pandemin utgör ett tillfälligt undantag, låt oss se resevaneundersökningen 2019 som en väckarklocka, eller kanske snarare Hesa Fredrik! Nu är det hög tid att ta klimatkrisen på allvar och se till att kollektivtrafikens andel ökar för att bidra till att vi inte överstiger målet på max 1,5 graders global temperaturhöjning. Ansvaret vilar tungt på den tidigare borgerliga minoriteten och den nuvarande blågröna majoriteten att man inte tagit krafttag tidigare, men vi ser nu framför oss att majoriteten innan valet tillslut lyckas samla sig kring rejäla åtgärder för att snarast vända utvecklingen och öka kollektivtrafikandelen så att målet nås. Vi i Vänsterpartiet lovar att stödja er i arbetet.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Hur ser förvaltningen på branschens nya mål för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna?

2. Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att få upp kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna till nivån som rådde 2019, före pandemin?

3. Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att nå målet om 5 procentenheters höjning av kollektivtrafikandelen från basåret 2015 till 54 procent 2030?

4. Bedömer förvaltningen att vi kommer nå målet om 54 procents kollektivtrafikandel till 2030, om inte, varför?

5. Vad ser förvaltningen att den skulle behöva för stöd från politiken för att nå målet till 2030?