

# **Regionalt trafikförsörjningsprogram**

FÖR STOCKHOLMS LÄN 2035

Region Stockholm, trafikförvaltningen

*Remissversion mars till juni 2023*

### **Läsanvisning**

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

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

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

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

**Förord (skrivs senare)**

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Det här är trafikförsörjningsprogrammet .....</b>	<b>5</b>
1.1	<i>Programmets syfte och omfattning .....</i>	5
1.2	<i>Till vem riktar sig trafikförsörjningsprogrammet? .....</i>	6
1.3	<i>Den strategiska planeringen i regionen .....</i>	7
<b>2</b>	<b>Dagens kollektivtrafik och resande .....</b>	<b>9</b>
2.1	<i>Kollektivtrafiken i Stockholms län .....</i>	9
2.2	<i>Resandevolymer och resandemönster .....</i>	9
2.3	<i>Utmanande framtid med starkt utgångsläge .....</i>	10
2.4	<i>Särskilda persontransporter .....</i>	10
<b>3</b>	<b>Framtida behovsbild.....</b>	<b>11</b>
3.1	<i>Kollektivtrafikens roll för regional utveckling .....</i>	11
3.2	<i>Hållbara resor för klimatomställningen .....</i>	11
3.3	<i>Kollektivtrafik bidrar till jämlika förutsättningar .....</i>	14
3.4	<i>Varierande behov av lösningar .....</i>	16
3.5	<i>Ett robust system för klimatet, miljön och människan .....</i>	18
<b>4</b>	<b>Mål för kollektivtrafiken år 2035.....</b>	<b>20</b>
4.1	<i>Mål 2035 .....</i>	20
4.2	<i>Hållbart resande .....</i>	21
4.3	<i>Tillgänglig region .....</i>	22
4.4	<i>Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem .....</i>	24
4.5	<i>Uppföljning av målen.....</i>	25
<b>5</b>	<b>Gemensam väg framåt .....</b>	<b>30</b>
5.1	<i>Samverkan är nyckelfaktorn.....</i>	30
5.2	<i>Branschens kompetensförsörjning .....</i>	31
5.3	<i>Ekonomiska förutsättningar och finansiering .....</i>	31
5.4	<i>Allmän trafikplikt och kommersiell trafik.....</i>	34
5.5	<i>Att hantera målkonflikter och gå i rätt riktning .....</i>	36
	<b>Ordlista .....</b>	<b>38</b>

## 1 Det här är trafikförsörjningsprogrammet

*Detta kapitel redogör för trafikförsörjningsprogrammets funktion, dess sammanhang bland andra strategiska dokument och en beskrivning av vilka programmet riktar sig till.*

### 1.1 Programmets syfte och omfattning

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

Utgångspunkten är att den regionala kollektivtrafiken ska bidra till önskad utveckling i enlighet med mål och inriktning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5) med målhorisont 2050. Programmet är det tredje i ordningen för Stockholms län sedan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012.

Programmet är i huvudsak uppdelat i tre övergripande delar.



Figur 1. Programmets tre övergripande delar.

#### *Kollektivtrafiklagen och krav på programmets innehåll*

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

Region Stockholm är kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet och har två primära uppgifter; samråda om- och fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram<sup>1</sup> samt

<sup>1</sup> Lag 2010:1065 2 kap 8-10§.

fatta beslut om allmän trafikplikt, det vill säga vilken kollektivtrafik Region Stockholm tar ansvar för.<sup>2</sup>

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

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

### **1.2 Till vem riktar sig trafikförsörjningsprogrammet?**

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

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

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

---

<sup>2</sup> Lag 2010:1065 2 kap 1§

### 1.3 Den strategiska planeringen i regionen

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



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

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

Trafikförsörjningsprogrammet ger, tillsammans med Kollektivtrafikplan 2050, en stabil grund för den långsiktiga strategiska planeringen och utvecklingen av regional kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Kollektivtrafikplan 2050 redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i RUFS 2050 och i trafikförsörjningsprogrammet 2017. Kollektivtrafikplan 2050 har en mer konkret roll vad gäller kollektivtrafikens åtgärdsbehov medan trafikförsörjningsprogrammet ger en bakgrund till dessa behov. Trafikförsörjningsprogrammet sätter också kollektivtrafiken i ett större sammanhang och visar på områden där flera parter behöver agera tillsammans; det kan handla om trygghet, beteendeförändringar och behovet av styrmedel.

Den regionala cykelplanen för Stockholms län är en strategisk plan för att utveckla cykelinfrastrukturen och öka cyklandet i regionen. Trafikförsörjnings-

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

Länsplan för regional transportinfrastruktur, tillsammans med den nationella planen för trafikportinfrastruktur, avsätter statliga medel för investeringar i infrastruktur i det regionala transportsystemet. Fördelningen av medel i länsplanen utgår från målen i den regionala utvecklingsplanen där cykel och kollektivtrafik prioriteras högt.



## **2 Dagens kollektivtrafik och resande**

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

### **2.1 Kollektivtrafiken i Stockholms län**

Den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län drivs av Region Stockholm under varumärkena SL och Waxholmsbolaget. Trafiken består av buss, tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik.

Det finns också allmän länsgränsöverskridande buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande. Mälardalstrafik ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm-Mälardalregionen och driver storregional tågtrafik under varumärket Mälartåg. Kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län utgörs till största delen av tågtrafik, busstrafik till flygplatser och hamnar, express- och turistbusstrafik samt sjötrafik i skärgården och i innerstaden.

### **2.2 Resandevolymer och resandemönster**

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

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

---

<sup>3</sup> RVU 2019. Antal resor avser hela resor.

### **2.3 Utmanande framtid med starkt utgångsläge**

Under de väsentligt förändrade förutsättningar som rått under covid-19-pandemin har både marknadsandelen och resandet med kollektivtrafik minskat. Även under perioden innan pandemin har kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört bilresor utvecklats i negativ riktning; mellan år 2015 och 2019 sjönk kollektivtrafikens marknadsandel<sup>4</sup>. Resandet med kollektivtrafiken har stabiliserat sig på en nivå kring 80 procent vid utgången av 2022.<sup>5</sup>

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

Stora utmaningar i nuläget rör kollektivtrafikens behov av plats. Det handlar om möjligheterna att få plats i väg- och järnvägsnäten med högfrekvent kollektivtrafik, som också klarar att hålla god medelhastighet och punktlighet. Det handlar också om att få plats med funktioner som exempelvis terminaler och depåer. Längre ut från regioncentrum finns utmaningar som handlar om att minska bilberoendet och att skapa tillgång till kapacitetsstark och tät kollektivtrafik. Trots utmaningarna är andelen resor med kollektivtrafik än så länge hög, både i nationell och internationell jämförelse. Regionen har utan tvekan en kollektivtrafik i världsklass och andelen nöjda och trygga resenärer i SL och WÅAB-trafiken ligger i nuläget på höga nivåer<sup>6</sup>.

### **2.4 Särskilda persontransporter**

Särskilda persontransporter är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Region Stockholm ansvarar för särskilda persontransporter, där färdtjänst och sjukresor ingår, under varumärket Färdtjänsten. För att nyttja särskilda persontransporter krävs ett särskilt tillstånd. De skiljer sig därför från kollektivtrafiken, som är öppen för alla. I Stockholms län har drygt 63 000 invånare tillstånd att resa med Färdtjänsten<sup>7</sup>. Färdtjänstens prissystem vad gäller högkostnadsskydd, följer priset för periodkort i den allmänna kollektivtrafiken. Personer som är berättigade färdtjänst kan utan extra kostnad även resa obegränsat med den allmänna kollektivtrafiken. Grunderna för prissättning av färdtjänstresor fastställs av Region Stockholm.

---

<sup>4</sup> RVU 2015 och 2019

<sup>5</sup> Trafiknämnden/trafikförvaltningens Verksamhetsberättelsen för 2022

<sup>6</sup> TF & FUT Delårsrapport 2022 per augusti TN 2022-0045

<sup>7</sup> År 2022

### **3 Framtida behovsbild**

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

#### **3.1 Kollektivtrafikens roll för regional utveckling**

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län år 2050 beskrivs den framtidsbild som eftersträvas för regionen. Stockholmsregionen ska vara en storstadsregion med stark attraktionskraft, som bygger på bland annat tillgänglighet och inkludering för alla som bor och verkar i länet. Stockholmsregionen ska vara en ledande kunskapsregion, på sikt helt utan klimatpåverkande utsläpp.<sup>8</sup> Här har kollektivtrafiken en central roll. Dels i omställningen mot ett mer hållbart resande, dels genom att tillgängliggöra länet för de som bor och verkar här.

Nyttor som uppstår när resande flyttas över från bil till kollektivtrafik är kanske de som främst brukar framhävas bland kollektivtrafikens fördelar. De omfattar minskade utsläpp från transportsystemet, minskad energianvändning och frigörande av värdefullt utrymme i regionens stadsmiljöer. Hit räknas också förbättrad folkhälsa och trafiksäkerhet. Men listan över nyttor som kollektivtrafiken bidrar till kan göras ännu längre. Kollektivtrafiken medverkar till att människor kan nå större arbets- och studiemarknader och ha en aktiv fritid, oavsett bakgrund och tillgång till andra färdmedel. Bättre möjligheter till matchning på arbets- och studiemarknaden gynnar också näringslivet och bidrar till ökad sysselsättning. Ett till exempel på kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen är möjligheterna till ökat bostadsbyggande när tillgängligheten till olika områden stärks.

#### **3.2 Hållbara resor för klimatomställningen**

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför, och det är av största vikt att fortsätta arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Sverige och regionen har som mål att nå netto-noll-utsläpp senast år 2045 samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i regionen ska bli helt förnybar.<sup>9</sup> Region Stockholm har dessutom ambition om att aktivt verka för att klimatpåverkande utsläpp från transporter i Stockholmsregionen upphör till år 2035.<sup>10</sup> Stockholmsregionen har under en längre tid haft en stark befolkningstillväxt, med ökande resbehov som

---

<sup>8</sup> RUF5 2050

<sup>9</sup> Sveriges klimatmål som antogs 2017 samt *Klimatfärdplan 2050*, Region Stockholm

<sup>10</sup> Budget 2023 för Region Stockholm, s.34

följd. Vid utgången av 2021 hade länet drygt 2,4 miljoner invånare<sup>11</sup> och befolkningen väntas öka till 3,1 miljoner invånare år 2050.<sup>12</sup> Befolkningstillväxten är en stor tillgång för regionen men också en stor utmaning när de nationella och regionala klimatmålen ska nås.

Transporter står idag för ungefär hälften av den direkta klimatpåverkan i regionen.<sup>13</sup> En omställning behöver ske, vad gäller drivmedel men framförallt när det gäller färdmedelsfördelning. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är oförändrad, eller minskar, trots de stora årliga satsningar som görs på utökad kollektivtrafik. Det visar att det inte längre går att ta större kliv mot ett hållbart resande enbart genom att fokusera på kollektivtrafikutbudet. Ekonomiska styrmedel och en transporteffektiv rumslig utveckling<sup>14</sup> blir också avgörande för att i större utsträckning kunna påverka färdmedelsandelarna och göra kollektivtrafiken till ett självklart val för allt fler.

#### *Bilens roll i det hållbara resandet*

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

I de mer glesbebyggda delarna av Stockholmsregionen kan en bilresa vara en hållbar resa utifrån ett miljöperspektiv om den sker på förnybart drivmedel, om bilen används i kombination med kollektivtrafik eller om fler personer väljer att samåka. Bilar, oavsett drivmedel, bidrar dock till fortsatt trängsel i gaturummet, som är en av de stora utmaningarna i regionen. Transporter som gång, cykel och kollektivtrafik är mer yteffektiva och kan kompletteras med andra mobilitetslösningar vid behov, där bilen kan vara ett av alternativen.

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

---

<sup>11</sup> SCB: Folkmängd i riket, län och kommuner 31 dec 2021 och Folkmängd i län 1749-2020.

<sup>12</sup> Preliminärt resultat från Region Stockholms befolknings- och sysselsättningsframskrivningar 2022, basalternativet.

<sup>13</sup> Regions Stockholm, Trafik- och mobilitetsrapport (ArcGis online). Ursprungskälla: Nationella emissionsdatabasen, SMHI. Uppdatering för 2020 bör komma snart.

<sup>14</sup> I Kollektivtrafikplan 2050, antagandehandling, s 31, redovisas en analys som visar på att dessa två områden står för 85 % av betydelsen för att uppnå andelsmål i RUF 2050.

### *Transporteffektiv samhällsplanering underlättar hållbart resande*

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

*”För en ökad regional tillgänglighet och förbättrade livsmiljöer, och för att samtidigt nå mål om en region utan klimatpåverkande utsläpp, måste regionens aktörer arbeta aktivt med bebyggelsens lokalisering i de bästa kollektivtrafiklägena och motverka en utspridd bebyggelseutveckling som är svår att försörja med kollektivtrafik.”<sup>15</sup>*

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

### *Kombinerad och smart mobilitet ger ökad flexibilitet*

Infartsparkeringar möjliggör för resenärer att kombinera bil, motorcykel och moped med kollektivtrafik. Möjliggörare för resenärer att använda cykeln som en del av sin kollektivtrafikresa är cykelparkeringar eller möjligheten att ta med cykeln ombord på fordonen. Satsningar på kombinationsresor och på en samhällsplanering som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik är fortsatt viktiga, men det räcker inte att göra mer av samma: insatserna behöver kompletteras med potentialen i ny teknik och nya digitala tjänster. En omvärld i förändring sätter nämligen kollektivtrafiken i en ny kontext.

Det ökade intresset kring mobilitetstjänster kommer från trender kopplade till digitalisering, förändrade värderingar och livsstilar där delningsekonomin är på framfart. Begrepp som ”kollektiv mobilitet” eller ”kollektivt resande” används allt mer och avser ett sammanhängande system av delad taxi, bil- eller mikromobilitet, t-bana, regionalståg, buss och anropsstyrd trafik.

”Mobility as a service”, mobilitet som tjänst, innebär en paketering av olika transportsätt i ett erbjudande där fokus ligger på att kunna lösa resenärens hela resa med en sammanhållen tjänst. Det ökar kraven på en effektiv och digitalt smart kollektivtrafik, där offentliga och privata trafikleverantörer behöver

---

<sup>15</sup> RUFSS 2050 s 80.

samarbeta mycket mer, både avseende själva trafikutbudet och för andra närliggande tjänster.

### **3.3 Kollektivtrafik bidrar till jämlika förutsättningar**

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

*”Att leva i Stockholmsregionen innebär att alla, oavsett kön, bakgrund och funktionsförmåga, har jämlika livsvillkor och likvärdiga möjligheter till inflytande och resurser”.<sup>16</sup>*

Idag har Stockholmsregionen ett starkt och väl fungerande kollektivtrafikutbud, även i områden där inkomsterna är lägre och många är beroende av kollektivtrafik. Men det finns mer att göra för att med hjälp av kollektivtrafiken överbrygga socioekonomiska skillnader i regionen och bidra till ökad jämlikhet och en positiv utveckling på arbetsmarknaden. Pågående arbete med exempelvis flexibla biljettlösningar och utveckling av tvärkopplingarna i kollektivtrafiksystemet medför att arbetsmarknader vidgas än mer och att fler kan ta del av regionens utbud av service, fritidsaktiviteter med mera. Kollektivtrafiksystemet har länge dimensionerats för arbetspendling och skolresor, på sikt finns behov av att ta större hänsyn till fritidsresandet. Faktorer som kan påverka möjligheten att nyttja kollektivtrafiken för fritidsaktiviteter är bland annat kollektivtrafikens utbud och öppettider. Anpassade öppettider för kollektivtrafiken under kvällar och helger kan möjliggöra för fler att delta i fritidsaktiviteter och ta del av kulturutbud, exempelvis barn och unga samt personer som inte har tillgång till eget fordon. Det kan även underlätta för skiftarbetande.

#### *Individens val av färdmedel*

På samhällsnivå är det bebyggelsestruktur och styrmedel som i stor utsträckning lägger grunden för resebehov och färdmedelsval. Individens val av färdmedel påverkas i sin tur av olika kvalitetsfaktorer. Bland de faktorer som

---

<sup>16</sup> RUF 2050 s 40 Citat ur målbeskrivning till *En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region*

har påverkan på resenärers upplevelse av resan syns pålitlighet och trygghet. Mer detaljerat handlar det bland annat om:

- Tidhållning och störningsinformation,
- Trygg och tillgänglig utformning av resenärsmiljöer,
- Möjligheter att orientera sig i trafiken<sup>17</sup>.

Framkomlighet för den vägburna kollektivtrafiken och tillräcklig kapacitet och driftsäkerhet för den spårburna kollektivtrafiken är också centralt för pålitligheten (se vidare stycke 5.1.). Trängsel ombord och i resenärsmiljöer har efter covid-19-pandemin blivit ett allt viktigare område för resenärerna. Den upplevda tryggheten påverkas av faktorer som bland annat utformning av den fysiska miljön, information och personalens närvaro samt oro att utsättas för brott.

För att nå en pålitlig och trygg kollektivtrafik behövs transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafiken, vilket bygger på samverkan mellan regionens olika aktörer.

#### *Tillgänglighetsanpassningar behöver fortsätta*

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

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

---

<sup>17</sup> Bygger på resultat från trafikförvaltningens projekt "Kollektivtrafiken efter pandemin" som hämtat information från kvalitativa intervjuer med resenärer och medarbetare på trafikförvaltningen samt inläsning av tidigare resenärsundersökningar.

### *Särskilda persontransporter för ökad delaktighet*

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

### **3.4 Varierande behov av lösningar**

För att stötta den regionala utvecklingen kan två parallella perspektiv för en målstyrd planering av kollektivtrafiken urskiljas:

1. **Ökad marknadsandel** (av motoriserat resande) för kollektivtrafiken för att kunna minska klimatavtryck och minska trängsel i transportsystemet.
2. **God tillgänglighet i hela regionen** i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjligheter att delta i samhället.

Genom att bygga upp kollektivtrafiksystemet med trafikkoncept som fyller olika funktioner går det att hantera båda perspektiven utan att behöva skapa kompromisslösningar. Det finns också några generaliserade skillnader att framhålla vad gäller behovet av lösningar i olika delar av regionen.

*I regioncentrum* är kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen stark och marknadsandelen redan hög. Det kan liknas vid att marknaden för kollektivtrafik är relativt mättad. Här är det av stor vikt att kunna bibehålla kvalitet och attraktivitet. Bättre framkomlighet och driftsäkerhet är behov som fortsatt behöver prioriteras.

Beteendepåverkande åtgärder som kan jämna ut resenärsflödena och minska trängsel kommer att vara nödvändigt, tillsammans med andra kapacitetsförstärkande och optimerande åtgärder.

För att få god utväxling vad gäller att avlasta och minska utsläppen från transportsystemet behöver olika typer av satsningar på ökad marknadsandel riktas, dels till områden och reserelationer som idag har ett tillräckligt resandeunderlag, men ett för resenären mindre relevant kollektivtrafikutbud, dels till områden med en hög biltrafikandel. Det kan handla om vissa områden i det halvcentrala bandet/inre förortererna, eller om en tvärrelation med hög efterfrågan och relativt sett långa restider med kollektivtrafiken. Förutsättningen är att det finns potential för ökad marknadsandel och är

Kollektivtrafikens linjenät, trafikkoncept och framtida åtgärdsbehov i transportsystemet finns att läsa om i Kollektivtrafikplan 2050.



motiverat ur ett ekonomiskt samt miljömässigt perspektiv. Potential kan också finnas i nya/utvecklade relationer över vatten. Framkomlighetsåtgärder, restidsförbättringar och ökad turtäthet är exempel på åtgärder som kan vara i fokus för att öka marknadsandelen. För att nå större effekter på överflyttningen av trafik från bil till kollektivtrafik behövs ofta även åtgärder som gör det mindre attraktivt att åka bil.



Figur 3. God marknadspotential finns i de delar i systemet där kollektivtrafikens konkurrenskraft i utgångsläget är mindre stark, men där det finns ouppfylld potential sett till resandeunderlaget. Marknadspotential för kollektivtrafiken kan beräknas med hjälp av  $s$  och  $k$  tidsvärden (för kollektivtrafik respektive bil) för alla delar av resan dörr till dörr.

I regionens yttre och mindre tätbefolkade delar behövs fokus på att säkra grundläggande mobilitet. I skärgården är bastrafiken en viktig grundplatta och på land och i skärgården behöver det fortsätta utvecklas flexibla lösningar. Ett annat viktigt utvecklingsområde är kombinerade färdmedel som kan ge ökad tillgänglighet till en frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik. Kombinerad mobilitet bidrar till att kollektivtrafiken kan bli ett nav för resandet även där förutsättningarna för tät trafik saknas. Ökad samordning med särskilda persontransporter är en eftersträvarvärd utveckling för att kunna stärka den regionala tillgängligheten inom begränsade resurser och få ner kostnaderna för de samhällsbetalda resorna.

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

### **3.5 Ett robust system för klimatet, miljön och människan**

Kollektivtrafikens enskilt viktigaste bidrag till klimat- och miljömålen är att öka andelen kollektivtrafikresor i förhållande till motoriserade resor. Samtidigt påverkar såväl transporter som byggande av infrastruktur i hög grad miljö, klimat och människors hälsa. I enlighet med Sveriges miljömål<sup>18</sup> ska Stockholmsregionen nå netto-noll-utsläpp senast år 2045 samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i regionen ska bli helt förnybar. För Region Stockholms bidrag till målen gäller att göra rätt från början och både planera omsorgsfullt samt minimera miljöpåverkan vid trafikering samt byggnation och underhåll av kollektivtrafikanläggningar.

Genom att ställa tydliga krav på miljö, klimat och hälsa i upphandling och inköp ställs höga krav på leverantörer och samarbetspartners inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken står inför en omfattande utbyggnad. Byggskedet utgör en betydande del av kollektivtrafikens totala klimatpåverkan och här kan stora effekter uppnås genom krav på klimatreducerande åtgärder.

Region Stockholms kollektivtrafik är på god väg mot en fordonsflotta med helt förnybar driftenergi. Sjötrafikens fartyg har kommit drygt halvvägs men målet är helt förnybar energi till år 2030. Även för de särskilda persontransporterna är ambitionen att de ska drivas på helt förnybar energi till år 2030. Samtidigt finns utmaningar kopplade till tillgång och pris för el och förnybara drivmedel. I ett livscykel-perspektiv är det inte tillräckligt med förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el eftersom de i viss mån också bidrar till koldioxidutsläpp, till exempel vid produktion och distribution. Energieffektivisering är därför en prioriterad åtgärd för att minska de totala klimatgasutsläppen.

Buller och trafiksäkerhet är exempel på kollektivtrafikens påverkan på människan och hälsan. Det är en utmaning att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. Allt fler bostäder byggs nära spåranläggningarna i bullerutsatta lägen. Det ställer i sin tur allt högre krav på att de nya byggnadernas skydd mot yttre ljudkällor utförs på ett korrekt sätt samtidigt som Region Stockholm aktivt fortsätter med sin bullerreducering från den egna verksamheten vad gäller spårtrafiken. Det växande behovet av kollektivtrafik ställer också höga krav på trafiksäkerheten så att ingen förolyckas eller skadas allvarligt i trafiken. En säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning är en grundläggande förutsättning för detta.

---

<sup>18</sup> Sveriges miljömål antogs 2017. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

### *Resurseffektivitet och vidmakthållande*

I en växande region med stora behov och begränsade resurser är god ekonomisk hushållning nödvändigt, liksom hushållning med ändliga resurser. Resurser avser kostnader i budget, men också samhällsekonomiska kostnader som tidsåtgång och miljöpåverkan. Även mark och markanvändning är en viktig, begränsad resurs att beakta för en hållbar och effektiv kollektivtrafik. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi och material behöver väljas vid planering, utbyggnad, drift och förvaltning av kollektivtrafiken. Resurserna måste förvaltas mer effektivt under hela sin livscykel, från utvinning, transport, bearbetning och konsumtion till dess att de återvinns eller bortskaffas som avfall.

### *Ett kollektivtrafiksystem som klarar yttre påfrestningar*

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

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

Stor osäkerhet råder rörande det geopolitiska läget i medellångt och långt perspektiv och hur detta kan komma att påverka kollektivtrafiken. Ökade kostnader för drivmedel och energi, liksom risk för brist på komponenter och kompetens, är exempel på negativa effekter. Detta kan komma att påverka såväl drift som underhåll och planerade investeringar.

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

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

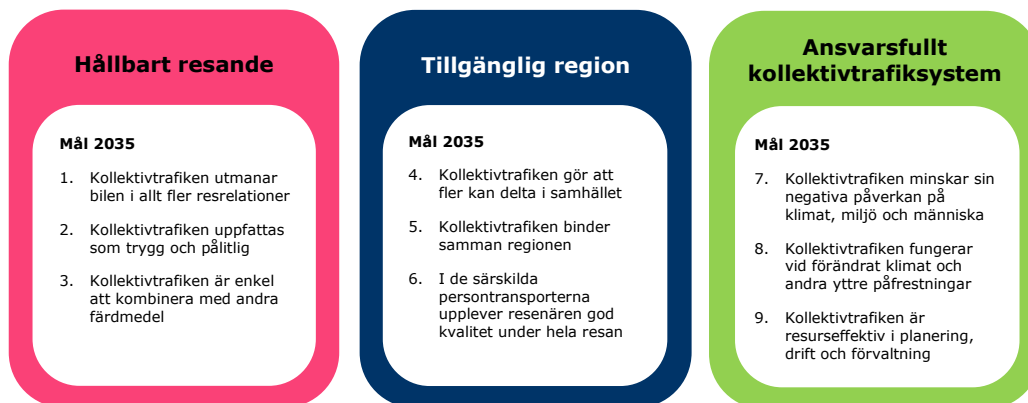
Civilt försvar är det arbetet som görs av statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer.

## 4 Mål för kollektivtrafiken år 2035

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

### 4.1 Mål 2035

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



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

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

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

#### 4.2 Hållbart resande

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

##### Hållbart resande

###### Mål 2035

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

###### **Mål 1: Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer**

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

Ett stärkt utbud i områden och geografiska relationer som har god marknadspotential bidrar mest effektivt till att avlasta transportsystemet. Utöver stärkt utbud är bättre framkomlighet, bytespunkter och anslutningar avgörande för att förverkliga potentialen. Därutöver är det centralt med kommunikationsinsatser och beteendepåverkande åtgärder för att fler ska välja kollektivtrafik framför bil. Beteendepåverkande åtgärder är exempelvis tillgång till, och avgift för, parkering (se vidare stycke 5.1.).

**Mål 2: Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig**

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

**Mål 3: Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel**

För att matcha kollektivtrafikutbudet med ett varierat resbehov i länet behövs ökade möjligheter till kombinationsresor. Målet syftar till en ökad andel hållbart resande genom att öka kollektivtrafikens upptagningsområde och genom att underlätta resandet från dörr till dörr. Det ökar kraven på en effektiv och digitalt smart kollektivtrafik. Stockholms län har en geografi med varierade förutsättningar. Möjligheten att ta ett färdmedel och byta till kollektivtrafiken en del av resan behöver också förbättras för att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt val, särskilt i de mer perifera, glesbefolkade delarna av länet. Sådant som underlättar omfattar bland annat infartsparkeringar för privata fordon som bil, motorcykel och moped eller cykelparkering. Det gör även möjligheten att ta med cykeln ombord på vissa trafikslag i kollektivtrafiken under lågtrafik.

**4.3 Tillgänglig region**

*Temat handlar om att kollektivtrafiken bidrar till en sammanhållen region och möjliggör för fler att delta i samhället. Inom temat antas tre mål med sikte på år 2035.*

**Tillgänglig region****Mål 2035**

4. Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen
6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan

**Mål 4: Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället**

Målet syftar till att kontinuerligt stärka möjligheterna för människor att ta del av kollektivtrafikens utbud, med fokus att stärka jämlika förutsättningar i regionen. Inom detta behöver hänsyn tas till varierade förutsättningar hos invånare och besökare, exempelvis socioekonomiskt, fysiskt och kognitivt. Åtgärder för att skapa jämlika förutsättningar kan exempelvis handla om att utveckla nya typer av biljetter och priser, eller att förenkla resandet för exempelvis barn, äldre och personer med fysisk eller kognitiv funktionsnedsättning genom fysisk tillgänglighetsanpassning, synlig personal eller tydlig och enkel information och kommunikation.

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

**Mål 5: Kollektivtrafiken binder samman regionen**

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

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

**Mål 6: I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan**

För de som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken är de särskilda persontransporterna en central del för att tillgängliggöra regionen. Målet syftar till att de särskilda persontransporterna ska utvecklas med utgångspunkt i de delar som utgör viktiga komponenter för resenärens upplevelse. Några av dessa,

som är väsentliga för god kvalitet, är trygghet, punktlighet, information och gott bemötande.

#### **4.4 Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem**

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

### **Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem**

#### **Mål 2035**

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

#### **Mål 7: Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa**

Kollektivtrafiken medför påverkan på miljö, klimat och människors hälsa. Målet syftar till att minska negativ påverkan på omgivningen, såväl natur som människor. Områden som omfattas är bland annat minskat buller, utsläpp av växthusgaser och utsläpp till luft och vatten. Påverkan på miljö, klimat och människors hälsa har stark koppling till varandra.

Vidare omfattar målet om minskad negativ påverkan på människors hälsa att kollektivtrafiken är utformad så att ingen förolyckas eller skadas allvarligt i trafiken. En säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning är en grundläggande förutsättning för detta.

#### **Mål 8: Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar**

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion och behöver fungera trots förändrat klimat och andra yttre påfrestningar. Målet syftar till att belysa att både dagens kollektivtrafik och framtida kollektivtrafik behöver anpassas för att möta klimatutmaningar, som exempelvis temperaturvariationer och ökad nederbörd. Kollektivtrafiken behöver också fungera vid andra externa påfrestningar, exempelvis till följd av kriser och osäkerheter i omvärlden.



### **Mål 9: Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning**

Stockholmsregionen är en växande region med stora behov och begränsade resurser. Målet syftar till att säkerställa god ekonomisk hushållning, liksom hushållning med ändliga resurser. Inom ramen för detta är åtgärder för att vidmakthålla befintligt utbud av kollektivtrafik viktiga, likväl som att säkerställa en balans i kollektivtrafikutbudet i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Beläggingsgraden, det vill säga i hur stor utsträckning kollektivtrafiksystemet används i förhållande till dess kapacitet, har därför stark koppling till detta. En jämn och hög beläggning är eftersträvansvärt både ur ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Särskilt relevant för att långsiktigt spara på resurser är att säkerställa ett gott underhållsarbete. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi och material behöver prioriteras vid planering, drift och förvaltning.

#### **4.5 Uppföljning av målen**

Målen följs upp genom mätbara indikatorer med målvärde specificerade för år 2035<sup>19</sup> samt kompletterande mått. Indikatorerna med målvärde för 2035 bidrar till att sätta ambitionsnivåer för arbete mot måluppfyllnad, se tabeller 1-3. Indikatorerna är inte mål i sig utan de anger, tillsammans med målvärde för 2035, en ambitionsnivå och en riktning för arbetet inom målområdet. Det ges en indikation men inte en helhetsbild av hur läget i regionen ser ut i förhållande till måluppfyllnad. Det behövs alltså fler insatser och åtgärdsområden än de som anges av indikatorerna för att nå måluppfyllelse.

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

---

<sup>19</sup> Målvärden för indikatorer anges i slutligt programförslag. Likaså basårsvärde där detta saknas.

<b>Tema: Hållbart resande</b>				
<b>Mål</b>	<b>Indikator</b>	<b>Basår 2022</b>	<b>Målvärde 2035</b>	<b>Kompletterande mått</b>
1. Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer	Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna	50 %	XX %	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken</li> </ul>
2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg	64 %	XX %	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kollektivtrafikens punktlighet</li> <li>Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga på vägen till och från kollektivtrafiken kvällar/nätter</li> </ul>
	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig	44 %	XX %	
3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel	Andel resor i länet med kollektivtrafik, gång och cykel som huvudfärdmedel	55 %	XX %	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel resor (dörr till dörr) som är en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik</li> </ul>

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

**Mål 1** följs upp genom indikatorn *Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna*, vilket mäter andelen kollektivtrafikresor av samtliga motoriserade resor<sup>20</sup>. Målet följs också upp genom kompletterande mått *Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken* vilket är en bred frågeställning som inte bara mäter nöjdhet bland befintliga resenärer, utan bland länsinvånarna i stort.

**Mål 2** följs upp av två indikatorer. Indikatorn *Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg* mäter upplevelsen av trygghet bland länsinvånarna. Indikatorn *Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig*, mäter andelen som uppger att de kan lita på att komma i tid om de reser med kollektivtrafiken. Målet följs även upp genom det kompletterande måttet *Kollektivtrafikens punktlighet* som mäter faktisk punktlighet i kollektivtrafiken samt *Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga på vägen till och från kollektivtrafiken kvällar/nätter* vilket fångar den upplevda tryggheten på vägen till och från kollektivtrafiken på kvällar och nätter då det vanligtvis är mörkt ute och färre personer i rörelse.

**Mål 3** följs av indikatorn *Andel resor i länet med kollektivtrafik, gång och cykel som huvudfärdmedel*. Indikatorn mäter ett samlat värde för andelen kollektivtrafik, gång- och cykelresor av det totala resandet. Målet följs även av

<sup>20</sup> Har bytt mätmetod från RVU till Kollektivtrafikbarometern för indikatorn jämfört med föregående trafikförsörjningsprogram

det kompletterande måttet *Andel resor (dörr till dörr)* som är en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik, vilken avser fånga andelen kombinationsresor för specifikt cykel och kollektivtrafik.

Tema: Tillgänglig region				
Mål	Indikator	Basår 2022	Målvärde 2035	Kompletterande mått
4. Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället	Andel linjer eller bytespunkter* som är fullt tillgängliga	81 %	XX %	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel länsinvånare som upplever att det är enkelt använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter</li> </ul>
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen	Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör	71 %	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restidskvot</li> </ul>
6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan	Andel nöjda med särskilda persontransporter**	85 %	XX %	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punktlighet för särskilda persontransporter</li> <li>Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter</li> </ul>

\* av samtliga fordon (exklusive det kulturhistoriska tonnage), spårhållplatser och 100 största bytespunkter/stationer.

\*\* avser hela resan inklusive beställning, upphämtning och avlämning.

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

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

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

Indikatorn, och således momenten, omfattar dock inte viktiga tillgänglighetsåtgärder som är utanför Region Stockholms rådighet. Det gäller exempelvis att vägen till och från kollektivtrafiken och mellan bytespunkter behöver vara tillgänglig. Till mål 4 följs även det kompletterande måttet *Andel*

*länsinvånare som upplever att det är enkelt använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter, vilket är en viktig aspekt att följa för länsinvånarnas möjlighet att delta i samhället.*

**Mål 5** följs upp genom indikatorn *Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör*, vilken mäter hur väl länsinvånarna upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de resor de gör. Som kompletterande mått till målet följs *Restidskvot* vilket mäter skillnaden i tid som det tar att resa från punkt A till B med kollektivtrafik jämfört med bil.

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

Tema: Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem				
Mål	Indikator	Basår 2022	Målvärde 2035	Kompletterande mått
7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa	Energieffektivisering i <ul style="list-style-type: none"> <li>kollektivtrafiken (kWh/sittplats-km)</li> <li>fastigheter (kWh/m<sup>2</sup>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>X</li> <li>X</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>X %</li> <li>X %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antal omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken ska minska</li> <li>Utsläpp av CO<sub>2</sub></li> </ul>
	Erbjudna bullerskyddsåtgärder vid SL:s spåranläggningar	33 %	XX %	
8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar	Systematisk uppföljning	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatanpassning*</li> <li>Robusthet mot yttre hot**</li> </ul>
9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning	Kostnad per person-km	XX	XX	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antal påstigande i kollektivtrafiken</li> </ul>

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

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

Region Stockholm har kommit långt gällande att ställa om till förnybar energi i kollektivtrafiken. För att komma längre i den gröna omställningen behöver fokus ligga på energieffektivisering för det är främst där det går att hämta ytterligare utsläppsminskningar av växthusgaser. Därför används indikator med ett ökat fokus på energieffektivisering och där varje ändring av energikälla ska resultera i mindre utsläpp av växthusgaser. Målvärdet är satt för att tillsammans med övriga åtgärder, och med energi (med låga klimatgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv) som förutsättning, nå Sveriges och Stockholmsregionens mål om netto-noll-utsläpp senast till år 2045.

Indikatorn *Erbjudna bullerskyddsåtgärder vid SL:s spåranläggningar* mäter andelen av SL:s spåranläggningar där närboende med över 45 dB (A) i boningsrum från persontrafik ska ha erbjudits bullerskyddsåtgärder. Mål 7 följs också av *Antal omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken ska minska* som kompletterande mått, vilken berör säkerhet, samt måttet *Utsläpp av CO<sub>2</sub>* som mäter koldioxidutsläpp relaterade till kollektivtrafikens drift.

För **mål 8** har ingen indikator identifierats i trafikförsörjningsprogrammet. Uppföljning av målet görs genom kompletterande mått avseende *Klimatanpassning* samt *Robusthet vid yttre hot*, vilka följs upp kvalitativt vid en samlad uppföljning.

**Mål 9** följs upp av indikatorn *Kostnad per personkilometer*, vilken beräknas som kostnad i kronor per personkilometer. Indikatorn visar på kostnadseffektivitet i form av hushållning med ekonomiska resurser vid kollektivtrafikens planering, drift och förvaltning. Som kompletterande mått till målet mäts *Antal påstigande i kollektivtrafiken*.

## 5 Gemensam väg framåt

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

### 5.1 Samverkan är nyckelfaktorn

Större kliv mot en ökad andel resor med hållbara färdmedel och ökad regional tillgänglighet behöver tas genom förändring av normer och strukturer i befintliga planeringsprocesser för samhällsbyggnad och transporter. Samverkan mellan Region Stockholm, länets kommuner, statliga myndigheter, angränsande regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommersiella aktörer med flera, är därför den absolut viktigaste förutsättningen för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Region Stockholm har stort ansvar för att bidra till trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse. Bland annat genom att kontinuerligt optimera, effektivisera och tillgänglighetsanpassa det befintliga systemet samt genomföra fördjupade utredningar och åtgärder som pekas ut i Kollektivtrafikplan 2050. Region Stockholm behöver också arbeta aktivt för att planeringen av kollektivtrafiken sker samordnat med planeringen av markanvändning och bebyggelse. Det krävs förståelse och ödmjukhet inför att inblandande nyckelaktörer i regel har fler ansvarsområden att se till än enbart kollektivtrafiken. Samverkan behöver därför ha sitt ursprung i gemensamma intressen, drivkrafter och mervärden som kan skapas.

Utöver Region Stockholm är länets kommuner och Trafikverket centrala i samverkan. Kommunerna i egenskap av väghållare och som ansvariga för planläggningen av mark- och vattenområden. Trafikverket i egenskap av väg, banhållare och bryggägare samt som medfinansierare till vissa kollektivtrafikläggningar. Trafikverket ansvarar även för systemanalyser av hur länets transportsystem i stort fungerar. Det är inte möjligt att ställa om till ett hållbart transportsystem utan att berörda aktörer verkar för att ge kollektivtrafik, gång och cykel så goda förutsättningar som möjligt. Förutom en transporteffektiv bebyggelseplanering handlar det exempelvis om att planera ytor för kollektivtrafikens behov av depåer, terminaler samt bryggor, dag- och natthamnar. Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken, särskilt busstrafiken, är ett samverkansområde och en lösning som berör flera mål. Förutom att öka trafikens attraktivitet (och i förlängningen andelen resor som genomförs med kollektivtrafik jämfört med bil) gör det att antalet kollektivtrafikfordon kan begränsas och därmed också utrymmesbehovet i

terminaler och depåer. Likaså bidrar förbättrad framkomlighet till att driften av kollektivtrafiken kan ske mer resurseffektivt – både vad gäller energianvändning och ekonomi.

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

## **5.2 Branschens kompetensförsörjning**

Kollektivtrafiken sysselsätter många människor i Stockholms län. Förare, verkstadspersonal med flera yrkesgrupper är helt nödvändiga för att trafiken ska rulla och därmed för att realisera de mål som har satts upp i trafikförsörjningsprogrammet. Sedan en tid råder brist på både bussförare och lokförare och det behövs insatser för att säkra kompetensförsörjningen. Åtgärdsområden som lyfts från branschen omfattar bland annat att skapa attraktiva yrkesutbildningar och att säkra goda arbetsvillkor via kollektivavtal. Det har också lyfts behov av att ändra regelverk för att möjliggöra för yngre bussförare i trafiken.<sup>21</sup> Som landets största Regionala kollektivtrafikmyndighet kan Region Stockholm göra skillnad genom att engagera sig och belysa utvecklingsbehoven.

## **5.3 Ekonomiska förutsättningar och finansiering**

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

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

---

<sup>21</sup> Sveriges bussföretag, Tågföretagen och Svensk kollektivtrafik: Nystart av kollektivtrafiken i Sverige 2022. Programförklaring.

beaktas inför utveckling och förändringar i kollektivtrafiken. Resurser avser kostnader i budget, men också samhällsekonomiska kostnader som tidsåtgång och miljöpåverkan.

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

En tydlig trend visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken. Det kommer bli en stor utmaning i finansieringen av kollektivtrafiken om utvecklingen fortsätter som under åren 2020-2022. Under Covid-19-pandemin minskade resandet i kollektivtrafiken kraftigt, med stora intäktsförluster som följd. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion som behöver upprätthållas under tider av kris och Region Stockholm och andra regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige upprätthöll för trafiken för att invånare fortsatt skulle kunna ta sig till arbete och skola. Det var också nödvändigt att upprätthålla en lika omfattande trafik som tidigare, för att resenärerna skulle ha möjlighet att följa allmänna råd om avstånd i syfte att minska smittspridning. Återtagande av kollektivresandet är ett prioriterat område där fokus ligger på att locka tillbaka resenärerna från bil- till kollektivtrafikresande. Att arbeta med att utveckla intäkterna för att säkerställa en kollektivtrafik som bidrar till målen är också en ambition. Det kan exempelvis handla om att se över olika intäktskällor eller nya typer av biljetter.

#### *Kollektivtrafikens samhällsekonomi*

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

- **Minskad biltrafik:** När fler åker kollektivt minskar emissioner av bland annat koldioxid och partiklar. Trängseln i vägnätet minskar, vilket ger ökad framkomlighet för personbilar, bussar och yrkestrafik.
- **Positiva regionalekonomiska effekter:** Med en välutbyggd kollektivtrafik kan fler invånare nå allt fler attraktiva målpunkter inom en rimlig restid. Det ger förutsättningar för företagsetableringar, utbildning,



evenemang, besöksindustri med mera. Detta ger också upphov till bättre matchningseffekter, vilket innebär att det blir lättare för arbetsgivare och arbetstagare att finna varandra.

- **Stadsbyggnadseffekter:** Kollektivtrafiken gör det möjligt för fler personer att bo på en mindre yta, med kortare avstånd, färre kvadratmeter dedikerade till asfalt och med mindre buller från vägtrafiken.
- **Jämlikhet och jämställdhet:** Det är dyrt att äga en bil och ännu dyrare blir det om ett hushåll med två förvärsarbetande behöver två bilar. Bil är inte heller ett alternativ för alla medborgare, en del saknar körkort, andra har kanske en funktionsnedsättning som gör att de inte kan köra bil.
- **Trafiksäkerhet och folkhälsa:** Fler som reser med kollektivtrafiken istället för med bil innebär att antalet olyckor i transportsystemet begränsas. Kollektivtrafiken bidrar också till ökad fysisk aktivitet genom kombinationsresor med gång och cykel. Övergång från bil till kollektivtrafik bidrar även till bättre hälsa genom förbättrad luftkvalitet, både avseende avgasutsläpp men även från minskat partikelutsläpp från däck- och vägslitage.

#### *Nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur*

Region Stockholms intention är att genomföra de åtgärder som ingår i de statliga förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandling 2013 och Sverigeförhandlingen 2017 tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Det innebär att de objekt som blivit beslutade inom förhandlingarna och som sträcker sig över flera planperioder prioriteras i planen. Detsamma gäller för så kallade följdinvesteringar inom dessa överenskommelser. Detta för att största samhällsnytta ska komma ut av de investeringar som gjorts tidigare och för att uppfylla intentionerna i avtalen. Utrymmet för statliga infrastrukturinvesteringar i planerna är uppbokade långt fram i tiden samtidigt som trenderna framåt tyder på stora behov av vidmakthållande och reinvesteringar, åtgärder för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö samt åtgärder för ökad motståndskraft mot klimatförändringar och yttre säkerhetshot. För att säkerställa möjligheterna till ett hållbart transportsystem behöver finansieringsutrymmet ökas och planerna göras mer flexibla för att hantera nya förutsättningar.

#### *Optimera kollektivtrafiksystemet enligt fyrstegsprincipen*

Som grundprincip bör det befintliga transportsystemet och kollektivtrafiken kontinuerligt optimeras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Det görs i ett första steg genom underhåll och åtgärder som påverkar när och

hur människor väljer att resa, exempelvis genom information och justeringar i trafikering. I ett andra steg väljs trimningsåtgärder och reinvesteringar som ger ett effektivare utnyttjande och möter förändrade krav på systemet. När det inte räcker genomförs begränsade ombyggnadsåtgärder. Först då andra möjligheter är uttömda tillförs ny kapacitet i termer av ny infrastruktur eller nya linjesträckningar. I många situationer kan det vara resurseffektivt att genomföra flera typer av åtgärder, men ombyggnad och ny kapacitet ska inte vara förstahandsvalet. Detta kallas fyrstegsprincipen.

#### **5.4 Allmän trafikplikt och kommersiell trafik**

Nedan beskrivs förutsättningar utifrån kollektivtrafiklagen för den allmänna och den kommersiella kollektivtrafiken där båda har stor del i den gemensamma vägen framåt.

##### *Grunder för allmän trafikplikt*

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör grund för Region Stockholms bedömningar av vilken kollektivtrafik som behöver omfattas av allmän trafikplikt, respektive vilken trafik som kan uppstå och drivas av den privata marknaden. Regionen gör sådana bedömningar utifrån de behov som finns av kollektivtrafik i Stockholmsregionen, samt utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet. Utredning och upphandling av kollektivtrafik genomförs därefter utifrån gällande lagstiftning, planer, strategier och riktlinjer.

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

##### *Vad baseras den allmänna trafikplikten på?*

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

Region Stockholm tar genom den allmänna trafikplikten ansvar för att regionens kollektivtrafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Stockholmsregionen ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem för alla, som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart.

Sedan marknadsöppningen har den kommersiella kollektivtrafiken endast ökat marginellt i omfattning. Region Stockholms bedömning är att den allmänna

kollektivtrafiken fortsatt behöver vara väl utbyggd på land och vatten. Region Stockholm anser att kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt ska karakteriseras av följande principer:

- Kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering. Därigenom erbjuder kollektivtrafiken hållbara resor som under en avtalad tid är garanterade av Region Stockholm.
- Kollektivtrafiken på land och till sjöss ska erbjuda förbindelser till och från viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor, kärnöar samt målpunkter i angränsande län.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda möjlighet att kunna nå hela länet i ett sammanhängande trafiksystem där trafiken är planeringsmässigt integrerad och omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem.
- Kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Detsamma gäller bytespunkter och hållplatser. Kollektivtrafiken ska fortsätta att hålla en hög miljöprofil.

#### *Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt*

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

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

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

För utövare av kommersiell kollektivtrafik finns inga formella hinder för etablering av trafik parallellt med trafik som bedrivs som följd av beslut om

allmän trafikplikt. Det finns heller inga hinder för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt för kollektivtrafik inom marknadssegmenten som bedöms ha kommersiell potential så länge det kan motiveras.

#### *Övergripande förutsättningar för kommersiell trafik*

Kommersiella bolag som vill driva kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län ska anmäla det till Region Stockholm. Rutiner för anmälan och avanmälan finns tillgängliga på Region Stockholms webbplats.

Kommersiella trafikföretag har tillgång till Samtrafikens nationella informationssystem som samlar utbudsinformation om kollektivtrafik i Sverige.

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

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

### **5.5 Att hantera målkonflikter och gå i rätt riktning**

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



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

En annan viktig insikt är att samtliga mål inte är relevanta i varje enskilt sammanhang. Likaså har de inblandande aktörerna ofta parallella mål som är svårörenliga med varandra. Målkonflikter är en realitet som inte ska gömmas undan. I många fall krävs prioriteringar och då behöver det synliggöras både vad som har prioriterats och vad som har prioriterats bort. I nästa uppdrag, eller i nästa års verksamhetsplan, är det kanske ett annat mål som bör prioriteras för att kollektivtrafiken ska förflytta sig i rätt riktning sett till

helheten. I vissa fall kräver utvecklingen mot målen omfattande kostnader, som inte kan hanteras inom berörda aktörers budgetramar och investeringsutrymme. Det får inte förhindra att målen sätts. Det kan då handla om att lyfta områden som behöver omfattas av politiska beslut i särskild ordning och som ska hanteras utanför de ramar som finns.

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

## **Ordlista**

### **Allmän trafikplikt**

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

### **Allmän kollektivtrafik**

Den regionala kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Är i regel avtalad och drivs med hjälp av subventioner från samhället. Ett näraliggande begrepp är ”samhällsfinansierad kollektivtrafik”.

### **Fritidsresor**

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

### **Kollektivtrafik**

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

### **Kollektivtrafikens marknadsandel**

Andel av de motoriserade resorna som görs med kollektivtrafik.

### **Kommersiell kollektivtrafik**

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

### **Kombinationsresa**

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

### **Kombinerad mobilitet**

Kollektivtrafik integreras med nya mobilitetstjänster som bilpool och låncyklar som tillsammans formar en komplett och sammanhängande transportlösning.

**Konkurrensneutralt tillträde**

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

**Personkilometer**

Personkilometer är ett mått som anger det sammanlagda antalet kilometer som personerna i ett fordon transporteras. Om tio passagerare kliver på en buss och bussen transporterar dem tio km har det utförts ett persontransportarbete om tio gånger tio = 100 personkilometer.

**Regional kollektivtrafik**

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

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

Regional kollektivtrafik omfattar både allmän och kommersiell kollektivtrafik.

**Regional kollektivtrafikmyndighet, RKM**

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

**Särskilda persontransporter**

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