



ATT STYRA MOT ÖKAD KOLLEKTIV- TRAFIKANDEL

Joanna Dickinson
Naturvårdsverket



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



Styrmedel för ökad kollektivtrafikandel

Joanna Dickinson, VTI; Anders Wretstrand, LTH



Syfte och genomförande

- Uppdragsgivare: Trafikverket. Önskar ta in mer kunskap om styrmedel i planeringsverksamheten.
- K2/VTI: Identifierat och analyserat potentiella styrmedel för ökad kollektivtrafik
- Del 1: Kunskapsläge: litteratur, vad vet vi? (2013-2015)
- Del 2: Intervjustudie: kännedom, hinder, möjligheter (2014-2016)
- Del 3: Fördjupning: fallstudie av framgångsrika städer, effektbedömning

Rapporter: Kan hämtas på www.k2centrum.se



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



Kunskapsläge: vad vet vi?

- Översikt: internationell forskning och utredningar.
- Avgränsningar
 - Nationella nivå, ingår ej: administrativa styrmedel – ex. kapacitetstilldelning på spår (nationell kommersiell trafik vs. subventionerad regional trafik), lagstiftning t.ex. Miljöbalken och PBL, ekonomiska styrmedel som banavgifter, informativa styrmedel på nationell nivå.
 - Lokal nivå: Inte heltäckande analys av PBL.
 - Få studier beskriver effekter direkt i termer av överflyttning av färdmedelsandelar från bil- till kollektivtrafik.
 - Därför: inkl. effekter av styrmedel uttryckt som minskat bilresande, minskat biltrafikarbete.



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Metod för litteraturstudie

- Identifierat vilka faktorer som påverkar kollektivtrafikandel – komfort, punktlighet, restid, m fl
- Litteraturoversikt över styrmedel som påverkar dessa faktorer
- Administrativa
- Ekonomiska
- Informativa
- Paket



Ekonomiska styrmedel, nationell nivå

Relativt kända samband!

Bilkostnad:

- +10% drivmedelskostnad ger ökad andel kollresande, men stor variation i effekt (korspriselasticitet)

Trängselavgift:

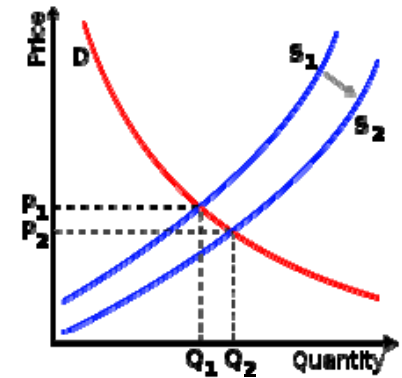
- +10-20% arbetsresor kollektivt

Generellt reseavdrag istället för bilavdrag:

- Kan ge ökat kollresande (andel okänt)

Subventionerat periodkort:

- Kan ge ökat kollresande (andel okänt)



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Ekonomiska styrmedel, regional nivå



- *Biljettpris och taxor*: priselasticiteten har studerats ganska väl, men studier ger olika resultat - på kort såväl som lång sikt ($e \sim -0.2 - -0.5$)
- *Teoretisk potential* för att använda prissättningen som ett aktivt verktyg för såväl ökat resande som minskat behov av resurser i rusningstid
- Saknas *empirisk kunskap* om hur olika taxor/priser kan bidra till ökad marknadsandel
- Konflikt mellan enkelhet i systemet (info.) och "rätt pris"
- Systemet måste finansieras (även om nolntaxa KAN vara verkningsfullt)!



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Ekonomiska styrmedel, kommunal nivå

- Avgifter och avtal vid exploatering
 - För kommunägd mark finns möjlighet att
 - differentiera försäljningspris utifrån hur väl kollektivtrafikförsörjt läget är
 - styra bebyggelse och verksamheter till transportsnåla lägen
 - låta exploitörer medfinansiera utbyggnad av svag kollektivtrafik
 - Potential finns, men nivåer okända
- Parkeringsprissättning
 - Påverkar bilresandet ($e \sim -0.1 - -0.7$), men inte alla byter till kollektivtrafik!
 - Avgiftsbelagd arbetsplatsparkering: 20% överflyttningspotential
 - Finns juridiska hinder: Det är oklart om ett syfte att styra över färdmedelsandelar från biltrafik till kollektivtrafik, eller mer generellt dämpa biltrafiken, skulle kunna omfattas av att "ordna trafiken", eller om detta utgör en för vid tolkning av begreppet.



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Administrativa styrmedel, regional nivå



Exempel som ges är "styrning":

- Konsortialavtal med intäkter och kostnader samlade på regional nivå tenderar till bättre resursallokering
- Entreprenadavtal med ersättning per VBP (verifierad betalande påstigande) anses mera "effektivt" än per fordon och vkm

Utvärderingar saknas för närvarande.

Viktigt följa upp huruvida det leder till bättre ekonomi, ökat resande och ökad andel, innovation etc.



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Administrativa styrmedel, kommunal nivå

- Bebyggelseplanering, lokalisering (täthet, bebyggelse; stationsnära lägen; bilsnål samhällsplanering), miljö kring bytespunkter
- Parkeringsnormer (t ex max- istället för min-norm), gröna parkeringsköp
- Trafikplanering, omfördelning befintlig vägkapacitet, prio av kollektivtrafik/gc
- Reglering biltrafik: Infartsparkeringar, park-and-ride, bilfria stadskärnor
- Lokala trafikstrategier
- Gröna resplaner kommunal verksamhet
- (Utjämnad efterfrågan på resor)

Betydelsefullt för *paketlösningar* i en hållbar mobilitetsplan

Potential nationell nivå för minskning av vägtrafikens trafikarbete genom *samhällsplanering* på ca 20 procent fram till år 2020. (SIKA, 2008)



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Informativa styrmedel, kommunal nivå

Mobility management:

- Information om och marknadsföring av kollektivtrafik:

Transek (2004) beskriver att marknadsförings- och reklamkampanjer ger resandeökningar med kollektivtrafik på ca 3–5 procent i målgruppen.

- Direktbearbetning:
 - Personlig mobilitetsrådgivning, alternativ till bil +5 % andel (UK, Sustainable Travel Towns)
 - Testresenärskampanjer, Transek (2004): resandeökningar 11–30 % i målgruppen efter kampanjavslut.
 - Trafikverket (2012) djupstudie 10 testresenärskampanjer. Beräknar medelvärde andelar resenärer som hade kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel för arbetsresan efter kampanjens avslut till
 - 28 % för testresenärskampanjer riktade till anställda i företag,
 - 27 % för kampanjer riktade till hushåll.



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Slutsatser I

- Finns en hel del kunskap om vad som gör kollektivtrafik attraktiv och ökar dess färdmedelsandelar.
- Dock fragmenterad.
- Få studier som är regelrätta effektanalyser avseende styrmedels effekt för färdmedelsandelar.
- Styrmedlen genomförs sällan separat.
- Svårt särskilja enskilda parametrars betydelse för effekt.



Slutsatser II

- Effekter av styrmedel är kontextberoende.
- Behov av fler systematiska före- och efterstudier.
- Helhetsperspektiv viktigt.
- Styrmedel för minskad biltrafikandel väl så viktiga som styrmedel direkt inriktade på kollektivtrafikens attraktivitet.
- Paket! Sammansatta paket av åtgärder och styrmedel ger synergieffekter.
- Samverkan mellan de olika planeringsnivåerna kan ses som ett styrmedel i sig.



Fortsatt FoU-behov

- Mer forskning och systematisk utvärdering behövs i alla delar.
- Kunskap om kontexten, förutsättningarna, viktig för att utvärdera effekter av styrmedel – enskilda och i paket.
- Kunskap om sammansatta paket av styrmedel och åtgärder behöver fördjupas.



Intervjustudie

– hinder och möjligheter för styrmedel

- Kvalitativ studie
- Semistrukturerade intervjuer med trafikplanerare i Stockholm och Skåne – lokal och regional nivå; expertis nationell nivå
- Syfte: Identifiera
- Vilka styrmedel som är relevanta för ökad kollektivtrafikandel.
- Hinder och möjligheter för att tillämpa sådana styrmedel.



Reflektioner

*Resultat från
Intervjuer!*

Man vet en hel del om *vad* som bidrar till ökad kollektivtrafikandel –
dvs vilka styrmedel.

Behövs mer fokus på *hur* kunskapen ska kommuniceras och
implementeras.

Med utgångspunkt i identifierade framgångsfaktorer och hinder!



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



Vad skulle underlätta styrning mot ökad kollektivtrafikandel?

*Resultat från
Intervjuer!*

"Börja med hur vi vill att staden ska se ut.

*Vad behöver vi göra för att åstadkomma den
- istället för att 'vi vill bygga den här vägen'?"*

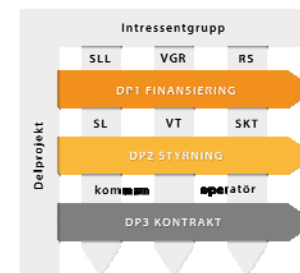


KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Tack!

Joanna.Dickinson@vti.se

Anders.Wretstrand@tft.lth.se



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK