Så kan andelen kollektivtrafikresenärer öka.

Sverige har en bit kvar till peak car. I själva verket kör vi lika mycket bil nu som förut. Dessutom har drivmedelspriserna legat still eller sjunkit sedan 2012. Prognoser pekar på fortsatt ökning av bilresandet. Om andelen som reser kollektivt ska öka räcker det inte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Biltrafiken måste också bli mindre konkurrenskraftig.

Styrmedel med potential:

- Färre parkeringsplatser och ökade kostnader för bilparkering.
- Koncentration av kollektivtrafikutbudet till starka stråk.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet – egna körfält och prioritet i korsningar leder till ökad körhastighet och bättre komfort.

Just en prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet höjer dessutom kollektivtrafikens status i förhållande till bilen. Samtidigt är det positivt för kollektivtrafikens driftsekonomi.

Inget enskilt styrmedel leder annars automatiskt till effekter i form av väsentligt ökad kollektivtrafikandel. Istället framstår paket med samverkande styrmedel och åtgärder, inom och utanför kollektivtrafiken, som betydelsefulla.

Morot, men också piska

En framgångsrik ansats är att kombinera styrmedel av ”morot- och piska”-karaktär. Forskning visar att en sådan kombination är mer effektiv för ökad kollektivtrafikandel än att enbart göra förbättringar av kollektivtrafiken - möjligen också mer effektiv än att enbart införa styrmedel för att minska biltrafik. Att trängselskatter införs samtidigt som förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras är ett exempel på kombinerade åtgärder.

Huvudbudskap:

- Styrmedel med god potential är parkeringsstrategier för bil, koncentration av kollektivtrafikutbudet till starka stråk samt omfördelning av befintligt vägutrymme från bil- till kollektivtrafik.
- Men inget enskilt styrmedel leder automatiskt till märkbara effekter. Istället framstår paket med samverkande styrmedel och åtgärder, inom och utanför kollektivtrafiken, som betydelsefulla.
- En framgångsrik ansats är att kombinera styrmedel av ”morot- och piska”-karaktär. En sådan kombination framstår som mer effektiv för ökad kollektivtrafikandel än att enbart göra förbättringar av kollektivtrafiken, möjligen också mer effektiv än att enbart införa styrmedel för att minska biltrafik.

Se helheten!

Styrmedel kan alltså ha effekt för ökad kollektivtrafikandel genom att:

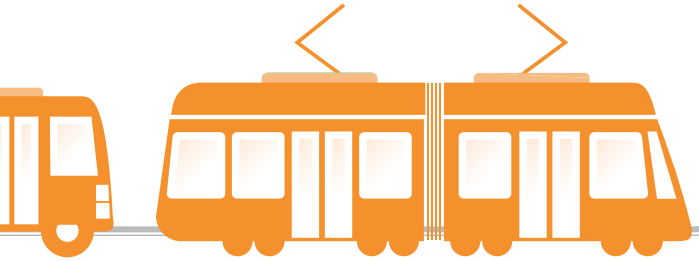
- förbättra kollektivtrafikens attraktivitet.
- göra biltrafiken mindre konkurrenskraftig gentemot kollektivtrafiken.

Det räcker därför inte att se på kollektivtrafiken som en isolerad företeelse. Vid val, design och implementering av styrmedel behöver transportsystemet och samhällsplaneringen betraktas i ett helhetsperspektiv. De lokala förhållandena är viktiga att tänka på, och resenärers värderingar skiljer sig från ort till ort.

Förståelse krävs för hur de olika delarna av det motoriserade resandet hänger samman och påverkar varandra. Det handlar om att se till vilka faktorer som påverkar kollektivtrafikens och biltrafikens relativa attraktivitet, för att utifrån en given lokal, regional eller nationell kontext kunna välja styrmedel eller paket av styrmedel och åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen.

Vad är styrmedel?

Styrmedel avser att påverka beteenden i transportsystemet så att politiska mål om hållbar utveckling och effektivitet lättare kan nås. Det kan handla om ekonomiska styrmedel (skatter, avgifter, bidrag), administrativa styrmedel (planering, reglering, lagstiftning) och om informativa styrmedel (kunskapsspridning, information och marknadsföring).



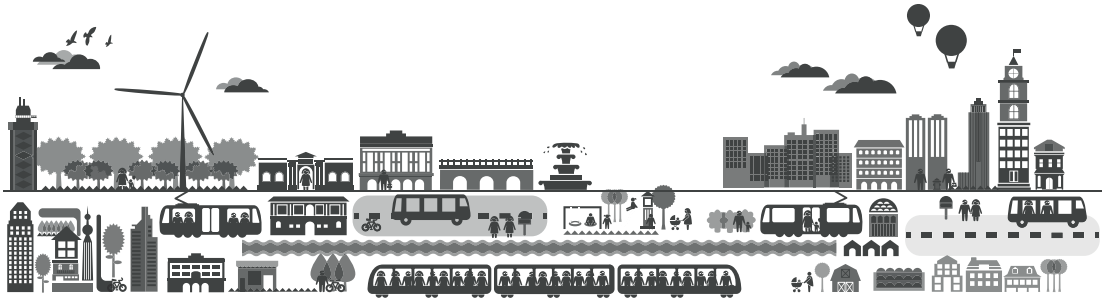
Om forskningen

Detta är en sammanfattning av rapporten Att styra mot ökad kollektivtrafikandel (K2 Research 2015:2) som togs fram på uppdrag av Trafikverket. Anders Wretstrand och Ragnar Hedström har varit projektledare på K2.

Översikten har genomförts av Joanna Dickinson och Anders Wretstrand. Bengt Holmberg och Roger Pyddoke har bidragit i flera avsnitt. Rapporten finns att ladda ned i sin helhet på K2:s webbplats:

www.k2centrum.se/publikationer

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.



Medicon Village
Scheelevägen 2 i Lund
info@k2centrum.se
www.k2centrum.se
www.twitter.com/k2centrum