

Potentialstudie för ökad kollektivtrafik i Stockholm

Bård Norheim og Torbjörn Eriksson

Asplan Viak AB

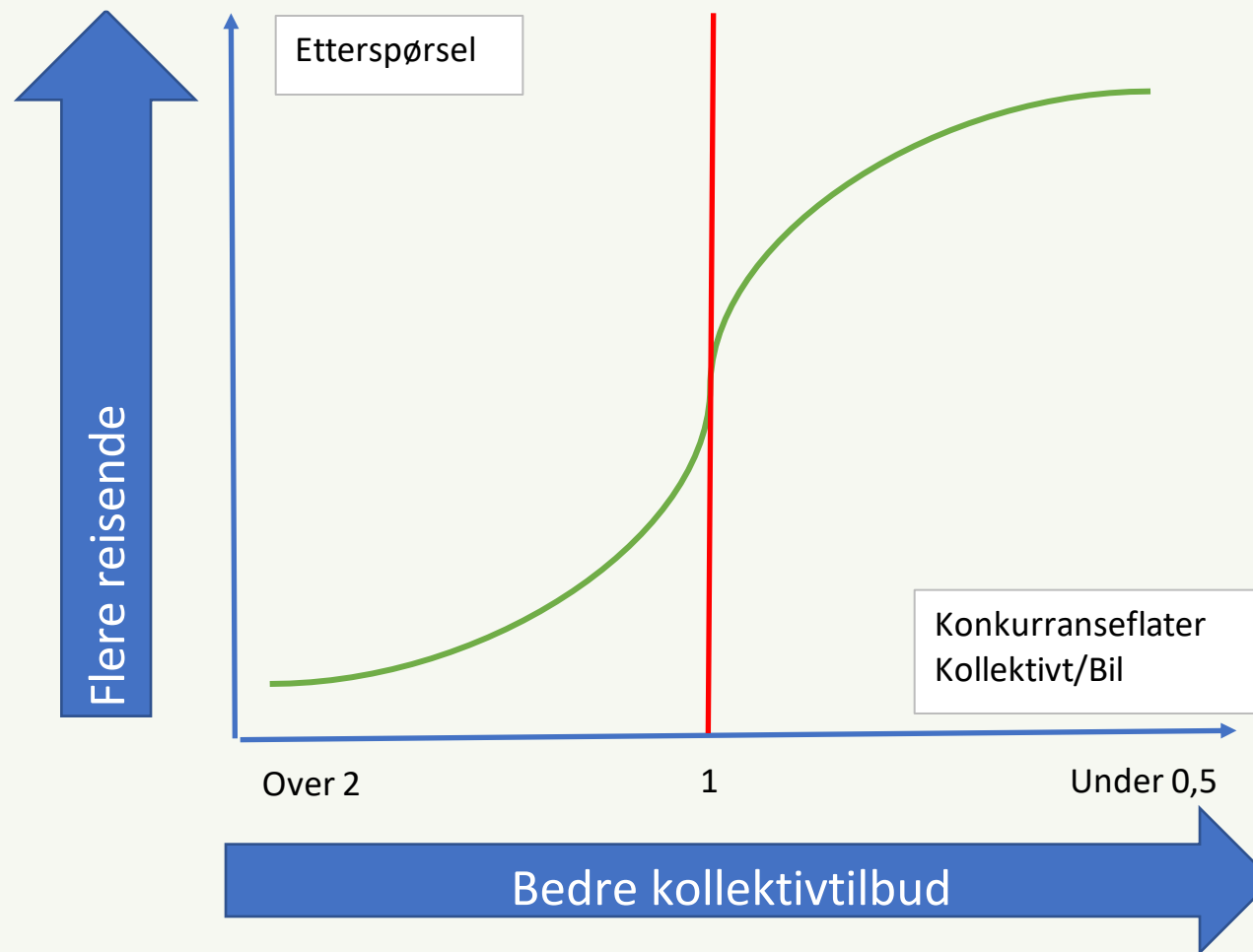
Kort om presentasjonen

- Hvorfor er det så få kollektivtiltak «som virker»?
- Markedspotensialmodellen i Stockholm
 - Hvordan målrette satsingen der hvor potensialet er størst?
- Markedspotensial med endrede rammebetingelser
 - Kollektivtransporten etter korona
 - Takstfinansiere inntektstapet
 - Effekten av økt drivstoff

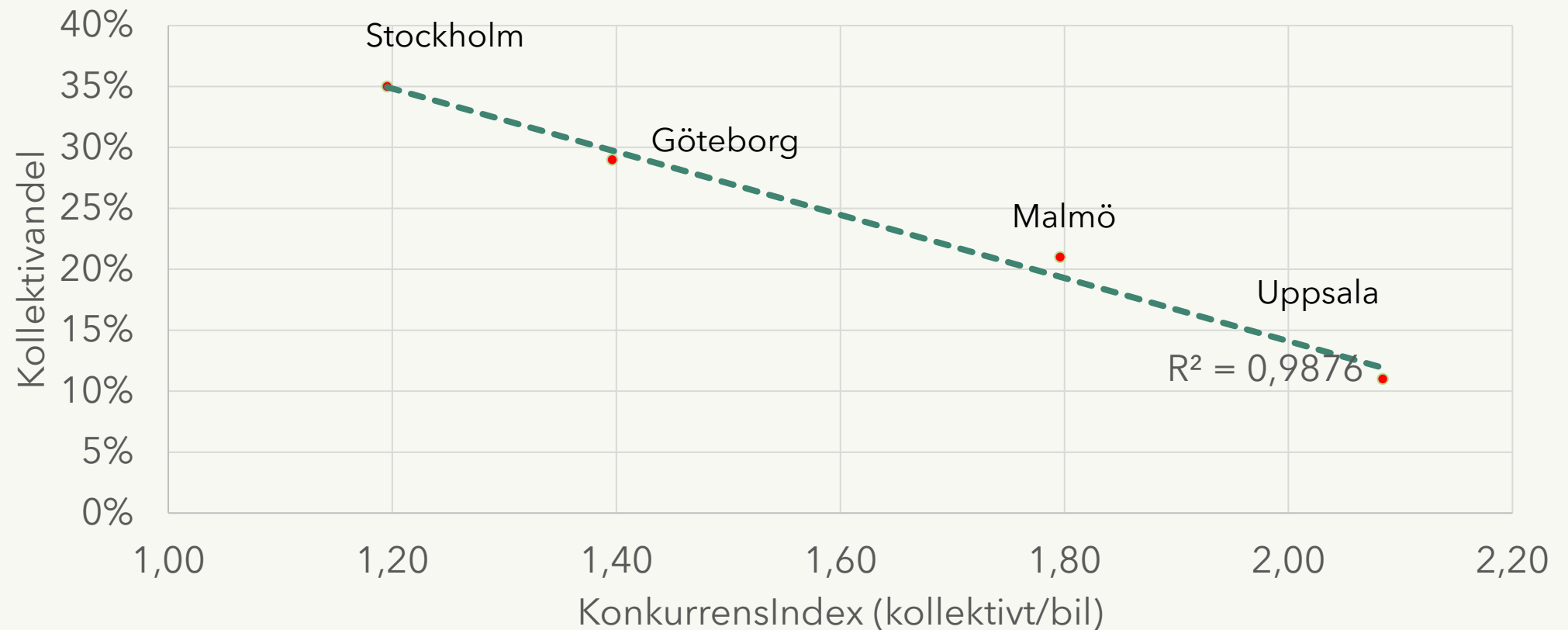
Hvorfor er det så få kollektivtiltak som virker? (Piet Bovy 1991)

«Fordi de settes inn på feil
tid og sted»

Avhenger av
konkurransflater mot bil



Tydligt samband mellan KonkurrensIndex och andel kollektivtrafikresor



Resenärernas totala reskostnad (region Stockholm) Bil och kollektivtrafik (kr/resa)

Resenärens reskostnader

Kollektivtrafik

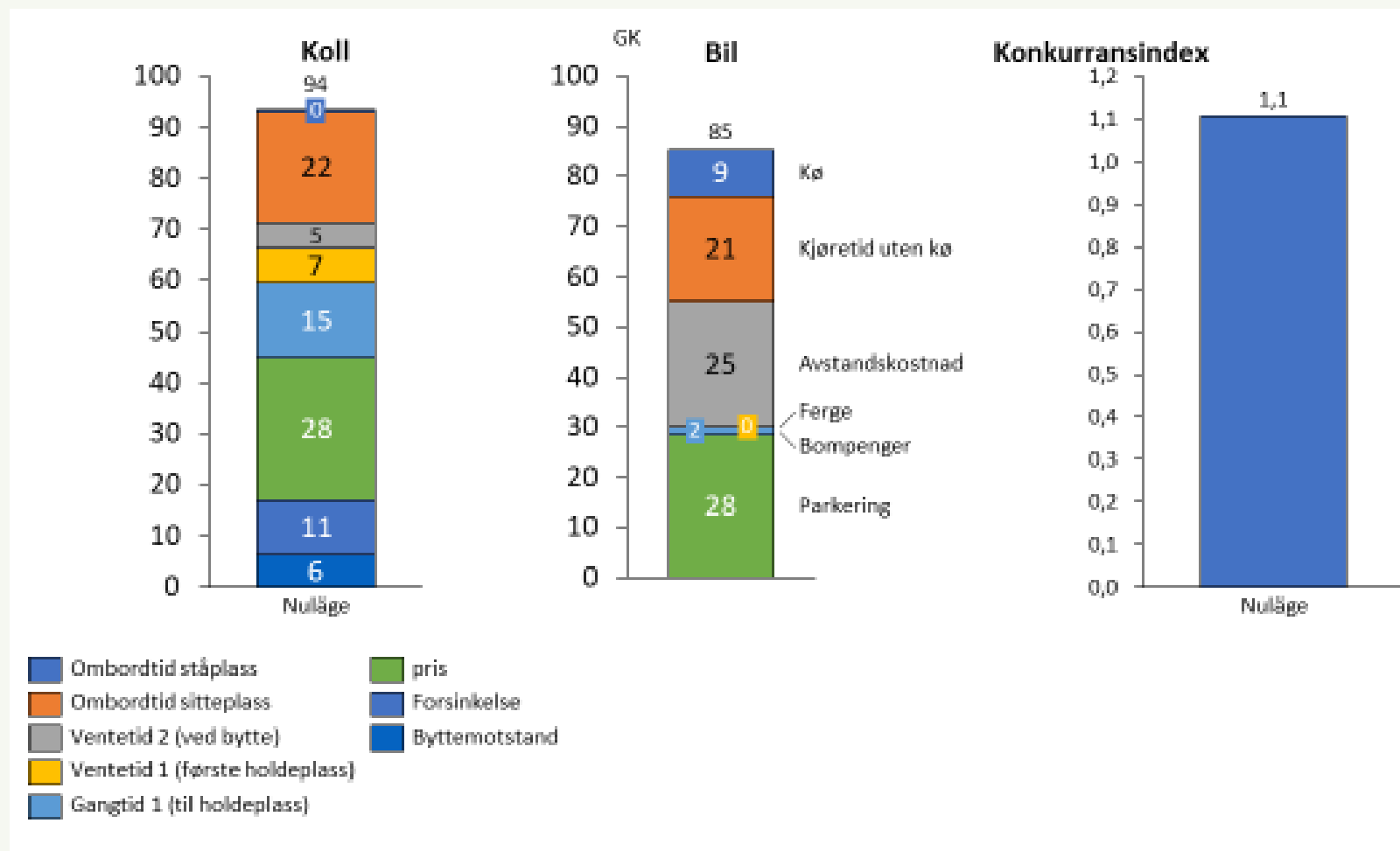
Pris
Gångtid
Väntetid
Restid ombord m
sitt-/ståplats
Byte / bytestid
Förseningar

Bil

Körkostnad
(drivmedel+ slitage)
Parkeringskostnad
Restid med/ utan kö
Trängselskatt

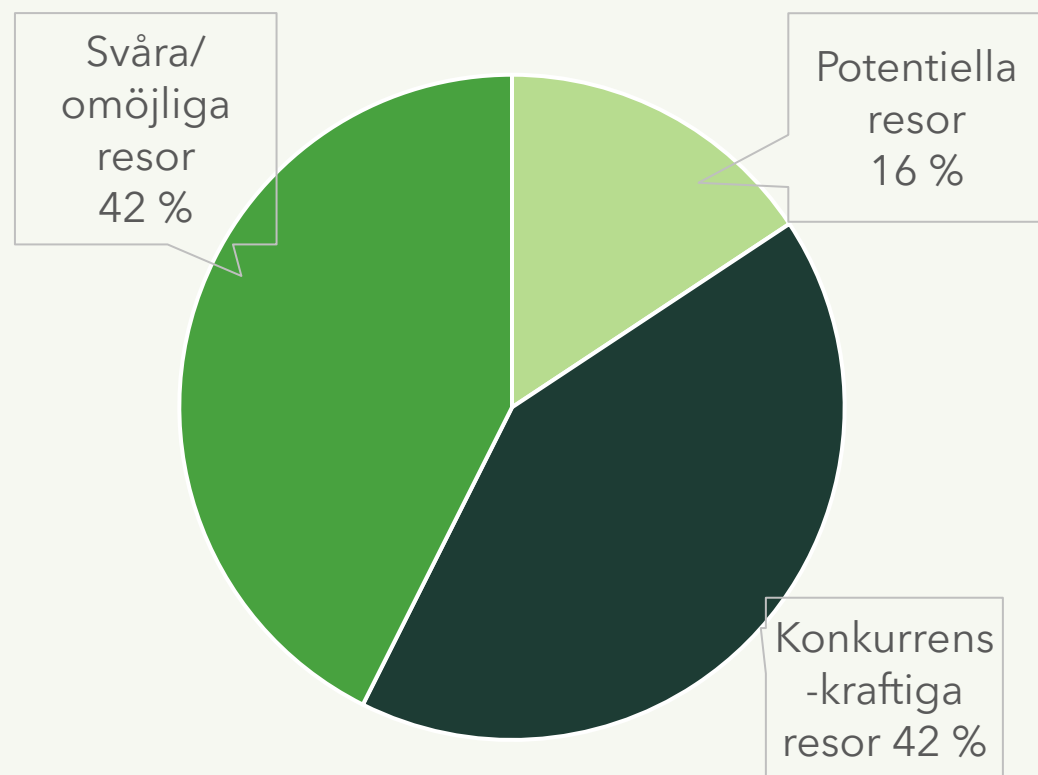


**Effekt på efterfrågan av förbättrad
resa (kortare/ bekvämare) - jämförs
med pris**



Kollektivtrafikken i Stockholm konkurrerer bra mot bil i gjennomsnitt

Marknadspotential i Stockholm 2019



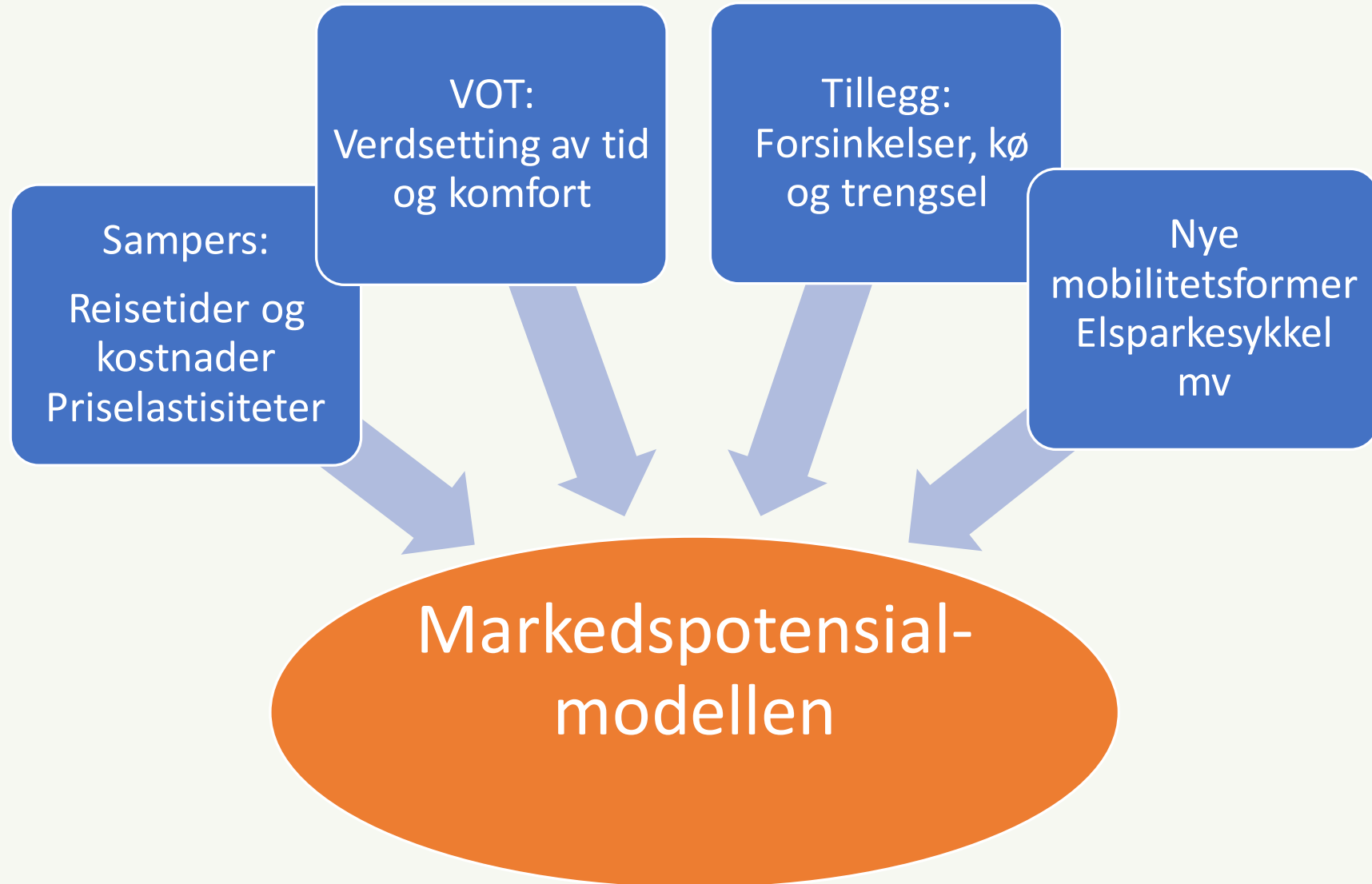
Store forskjeller i dette gjennomsnittet

- **Svåra/omöjliga:** Konkurrenceindeks Over 1,5
- **Potentiella:** Konkurrenceindeks 1-1,5
- **Konkurrentkraftiga:** Under 1

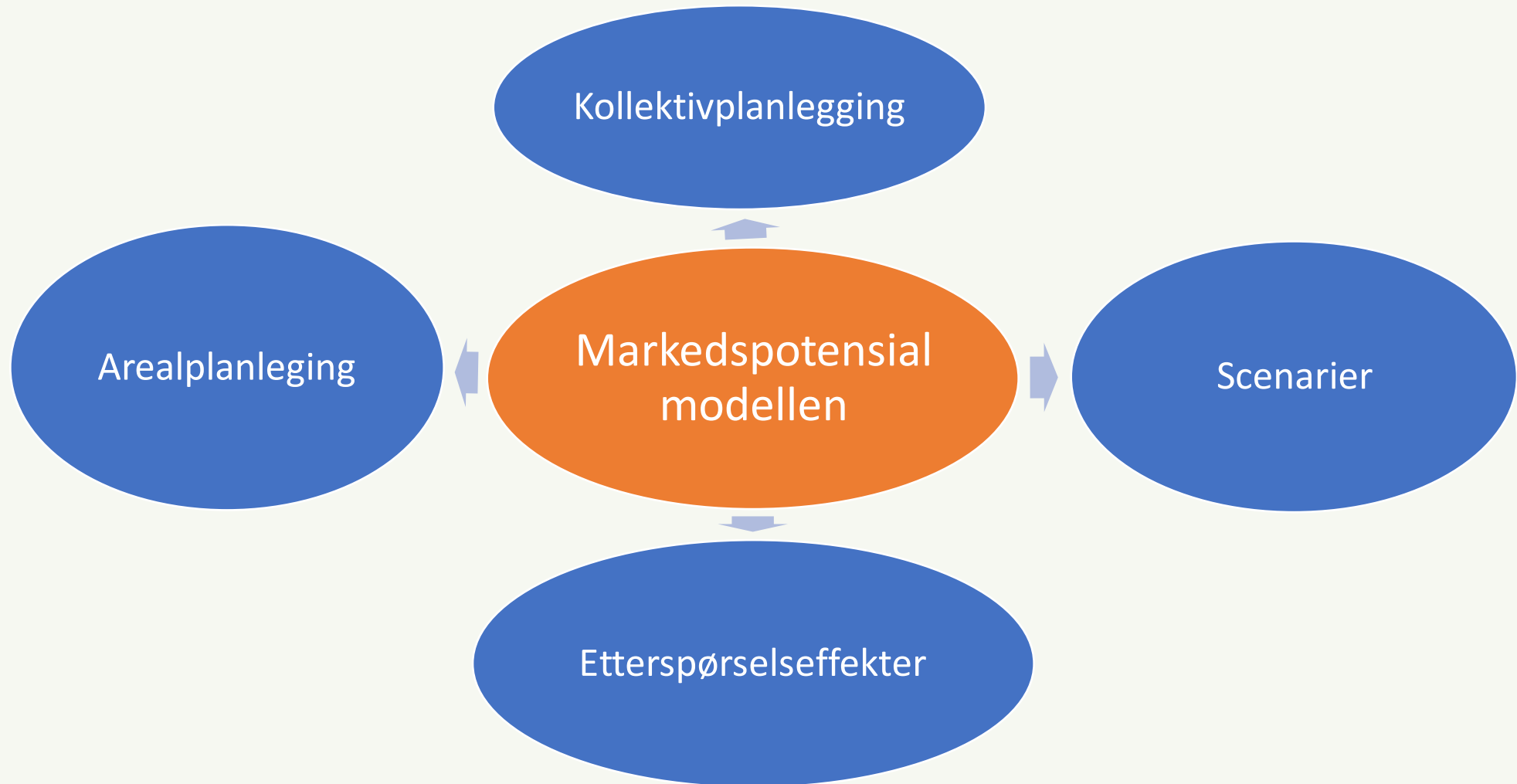
Markedspotentialmodellen

Stockholm

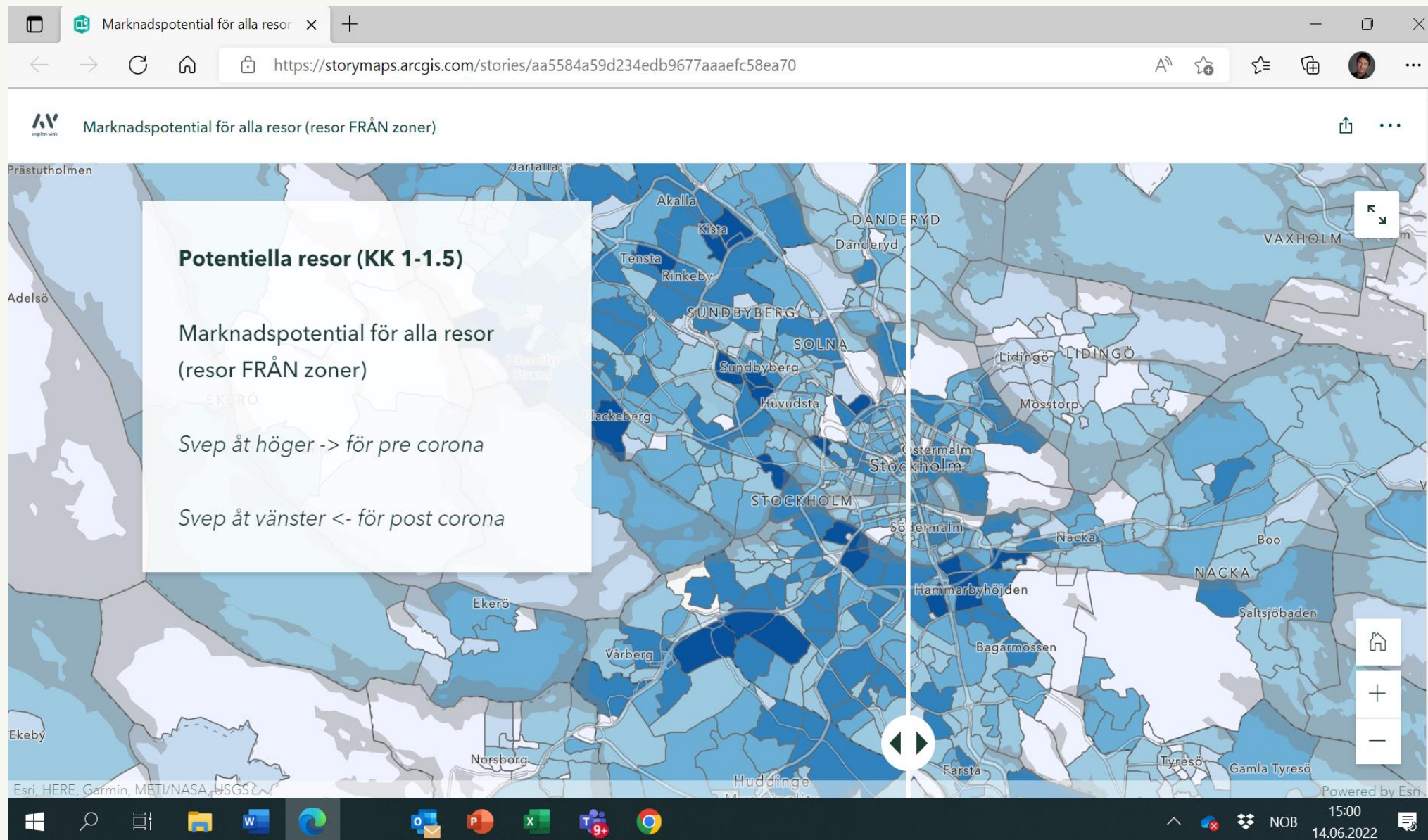
KALIBRERING AV MARKEDSPOTENSIALMODELLEN



BRUK AV MARKEDSPOTENSIALMODELLEN

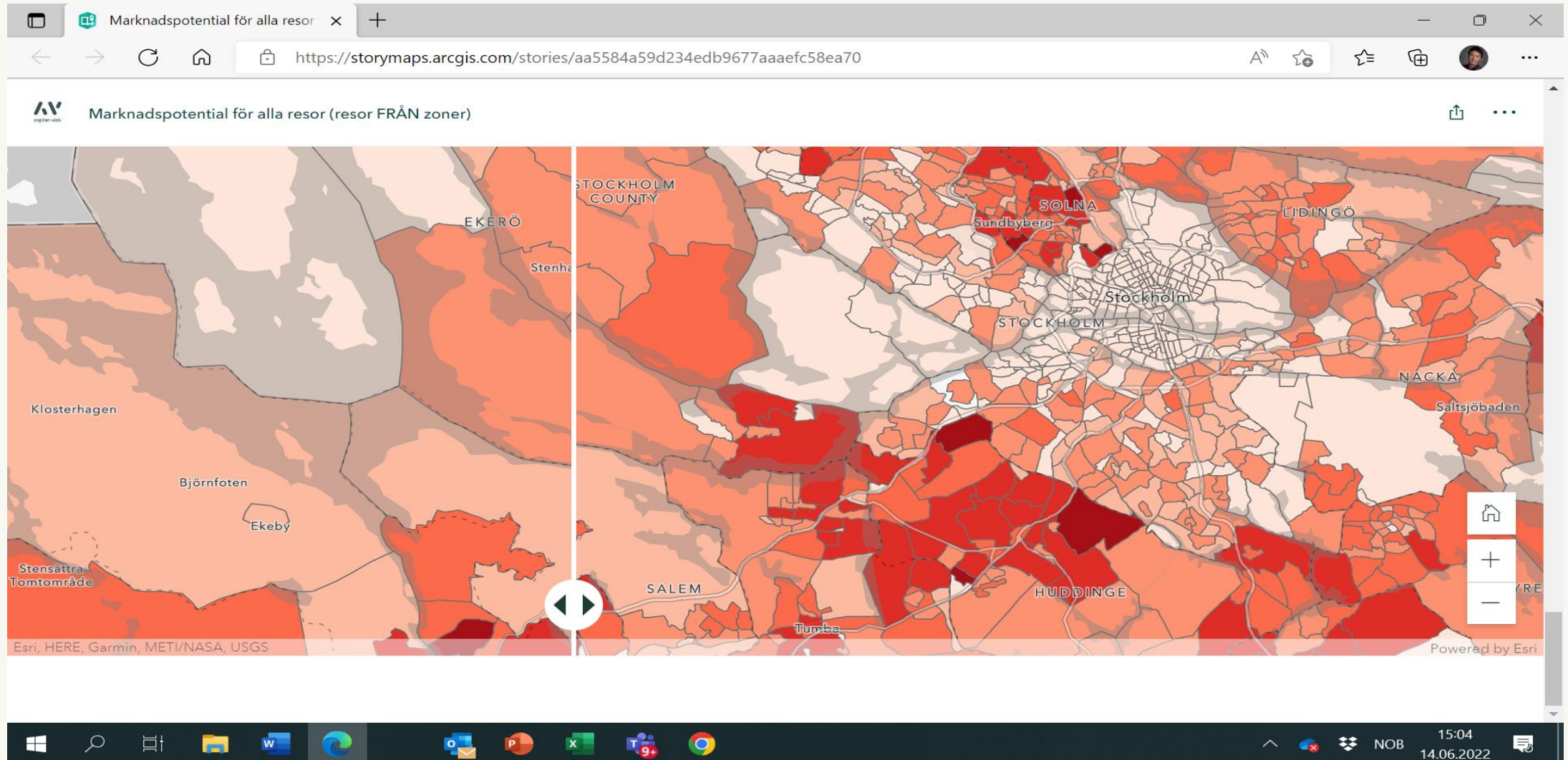


HVOR BOR DE POTENSIELLE TRAFIKANTENE?



HVOR ER DET BARE GRUNNLAG FOR SERVICETILBUD?

Områder hvor bilen er det mest aktuelle alternativet

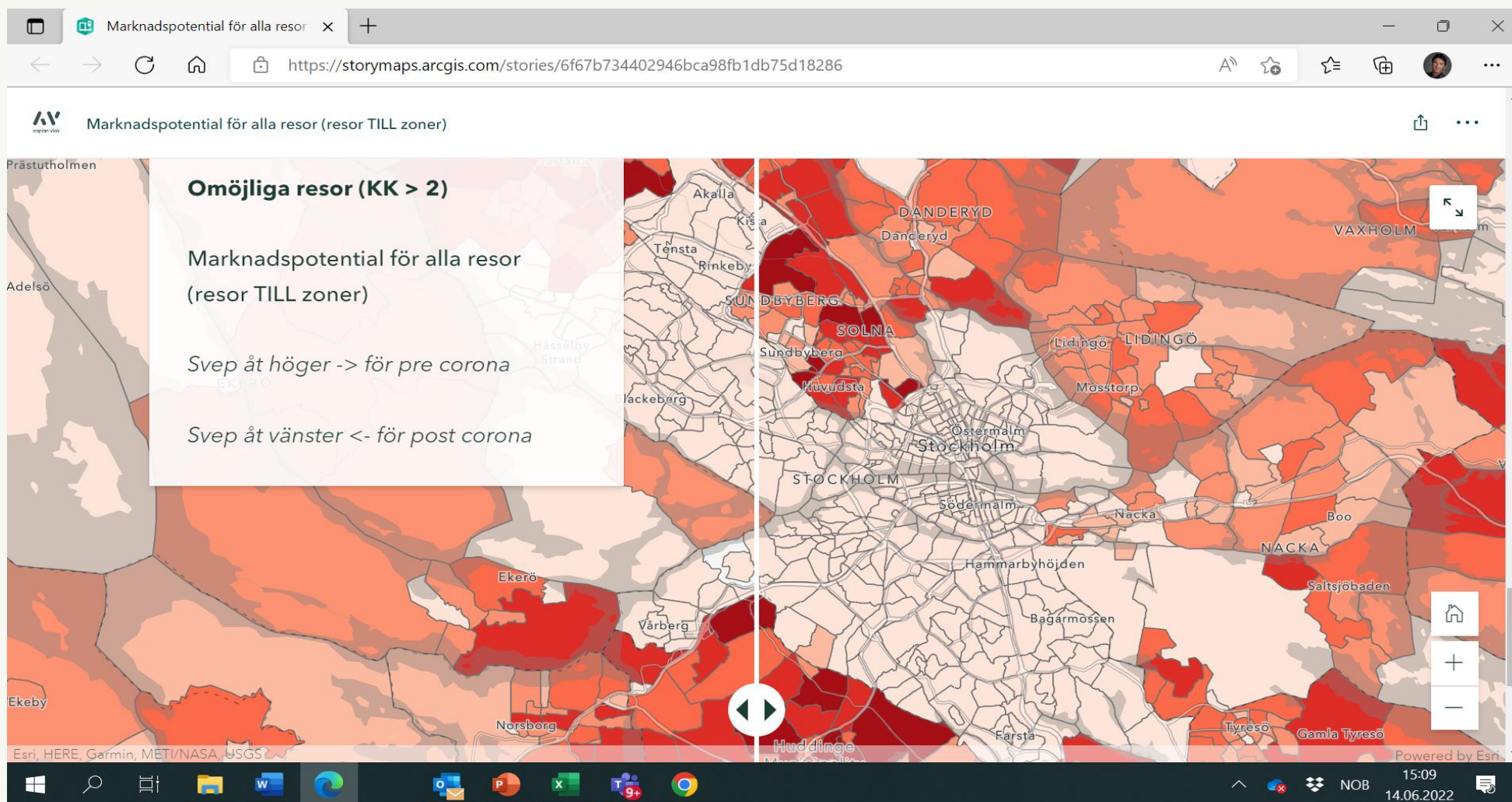


HVOR BØR DE LOKALISERES ARBEIDSPLASSE

Konkurrensstarka områden (<1)



HVOR BØR DET IKKE LOKALISERES ARBEIDSPASSER Umulige (>2)



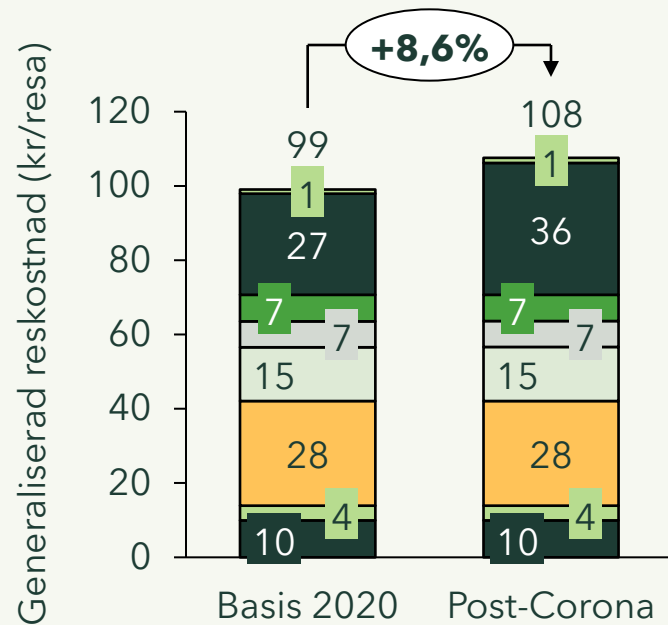
EFTER CORONA?

Analys av förändrade rambetingelser och
marknadspotentialens förutsättningar

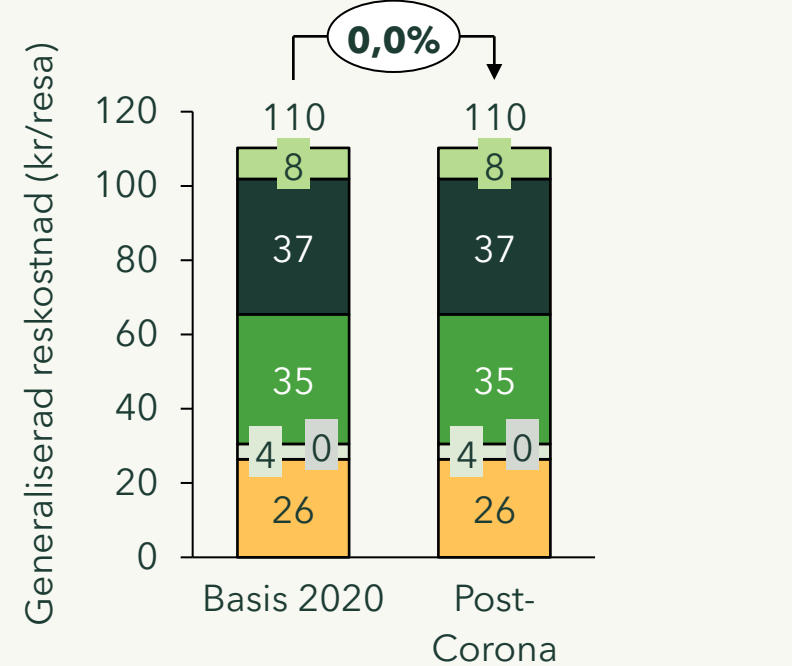
Corona ger 9 % högre GK för kollektivtrafiken

→ **11 % färre resor**

Kollektiv



Bil



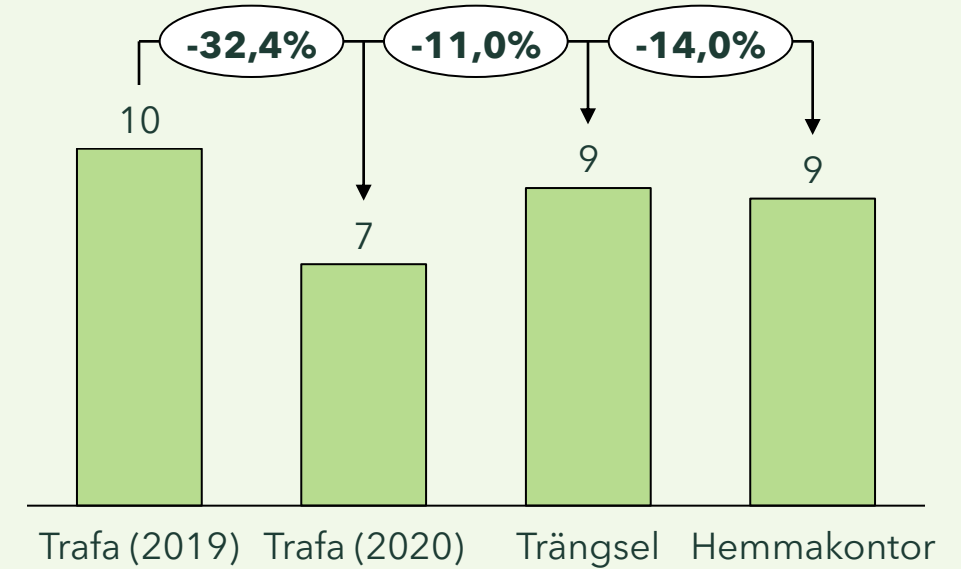
■ Ombordtid ståplats ■ Bytestid ■ Gångtid ■ Försening
■ Ombordtid sittplats ■ Väntetid ■ Pris ■ Bytesmotstånd

■ Kö ■ Avståndskostnad ■ trängselskatt
■ Körtid utan kö ■ Färja ■ Parkering

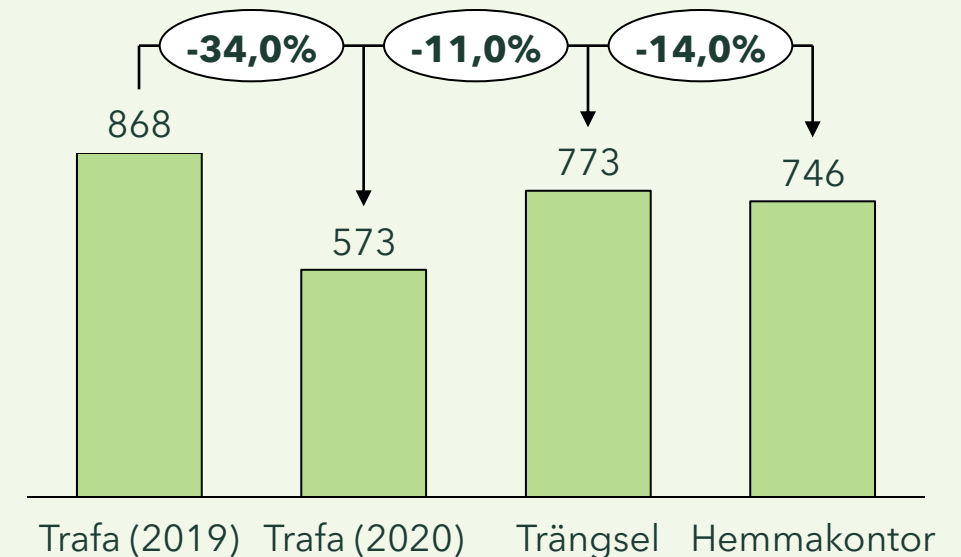
Påverkan/ konsekvenser på de totala intäkterna (SL)

- De totala trafikintäkterna i Stockholms län var 10,2 miljarder under 2019, enligt Trafas statistikbas
- Det totala antalet påstigningar var 900 miljoner
- I 2020 minskade intäkterna med **3 miljarder**
- På längre sikt, förväntas en reduktion av intäkterna med cirka **1 miljard** kr.

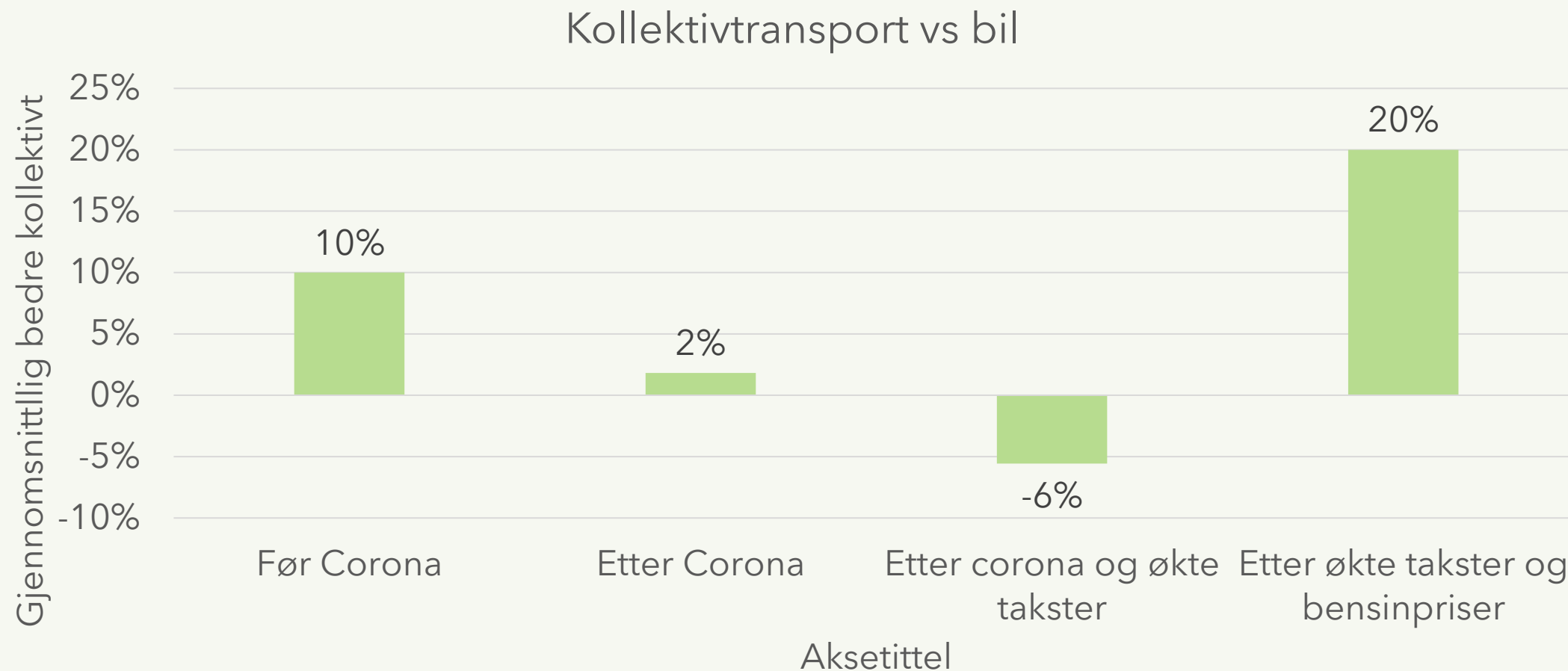
Intäkter per år
Miljarder kr



Resor per år
Miljoner resor

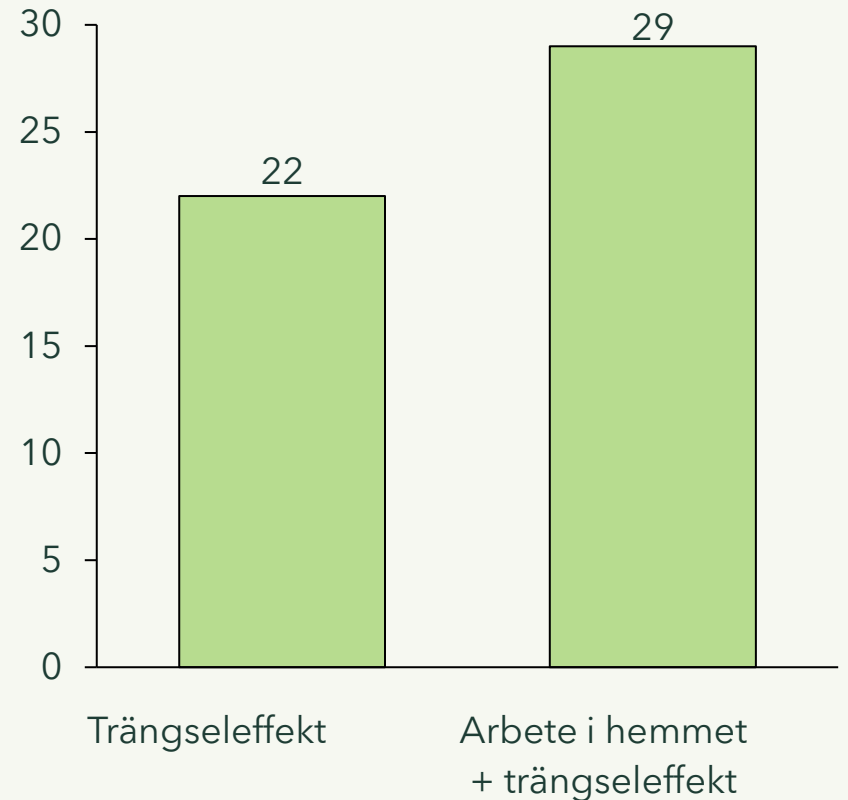


Kollektivtransportens konkurransekraft - under og etter corona



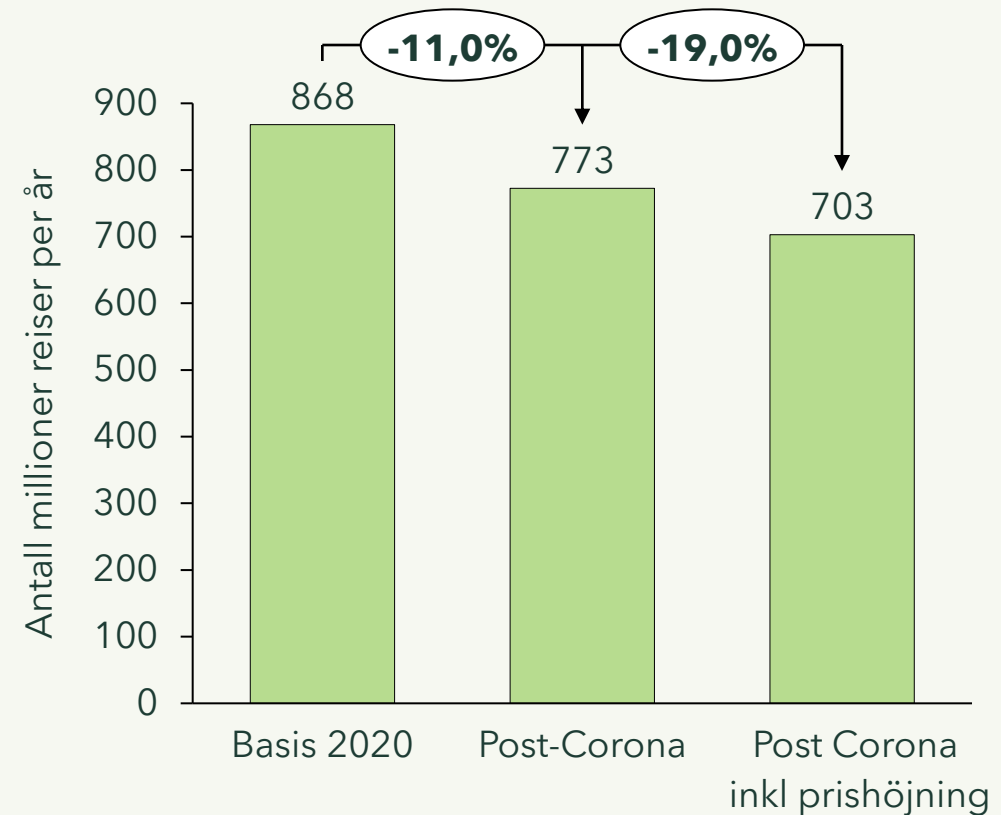
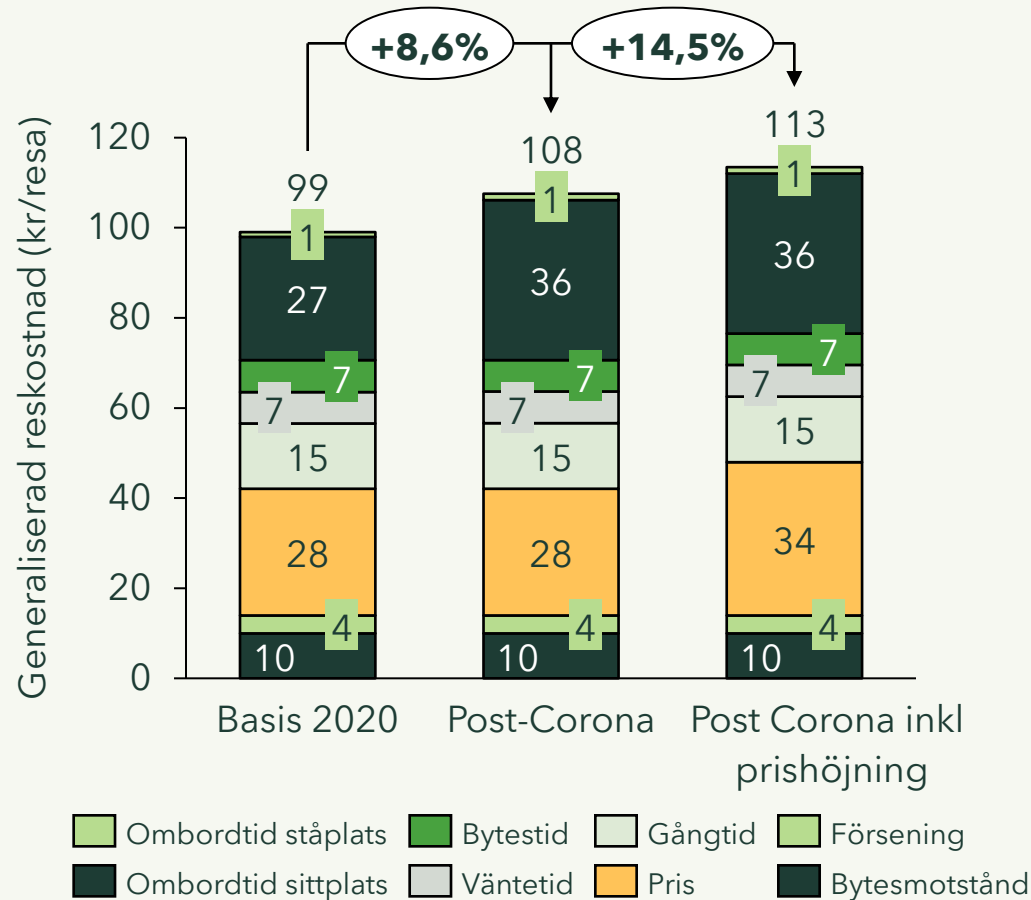
- Har antagit 3 % ökat arbetet i hemmet (effekt baserad på den första undersökningen i Buskerudbyen (Drammen området utanför OSLO)
- Förmodligen en konservativ/ försiktig uppskattning. Effekten ökade i en senare studie inom samma område
- Effekten bland norska tågresenärer är 10% och det finns många tågpendlare i Stockholm

Nödvändig ökning av biljettpriset för att finansiera
intäktsförlusten

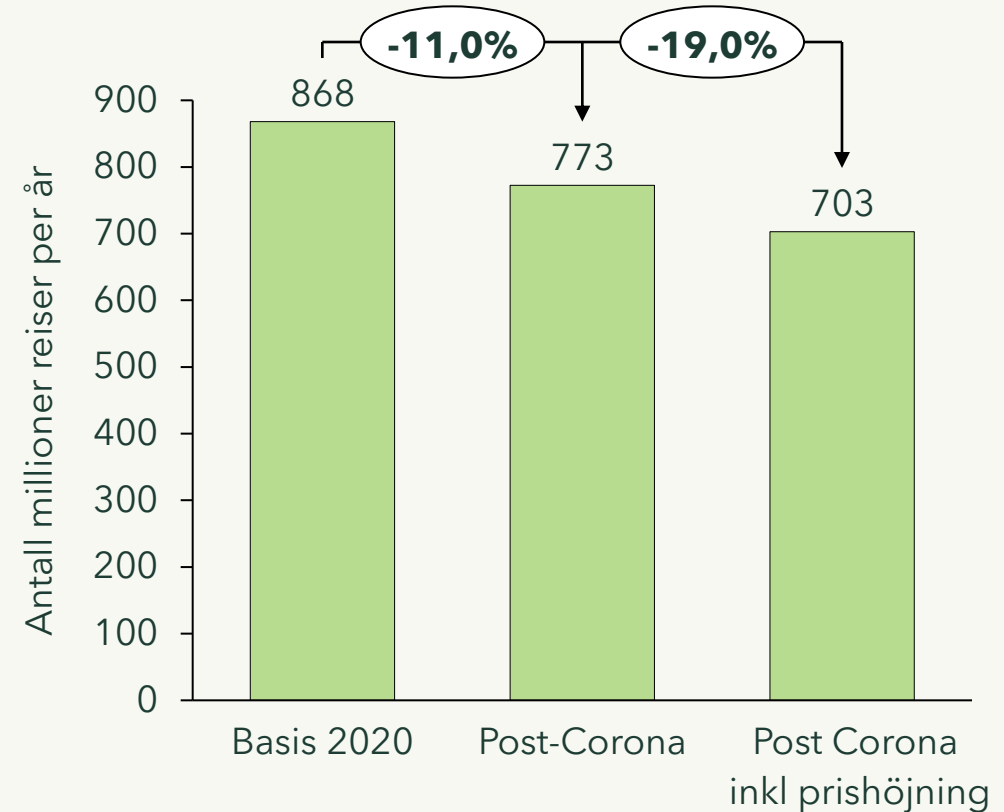
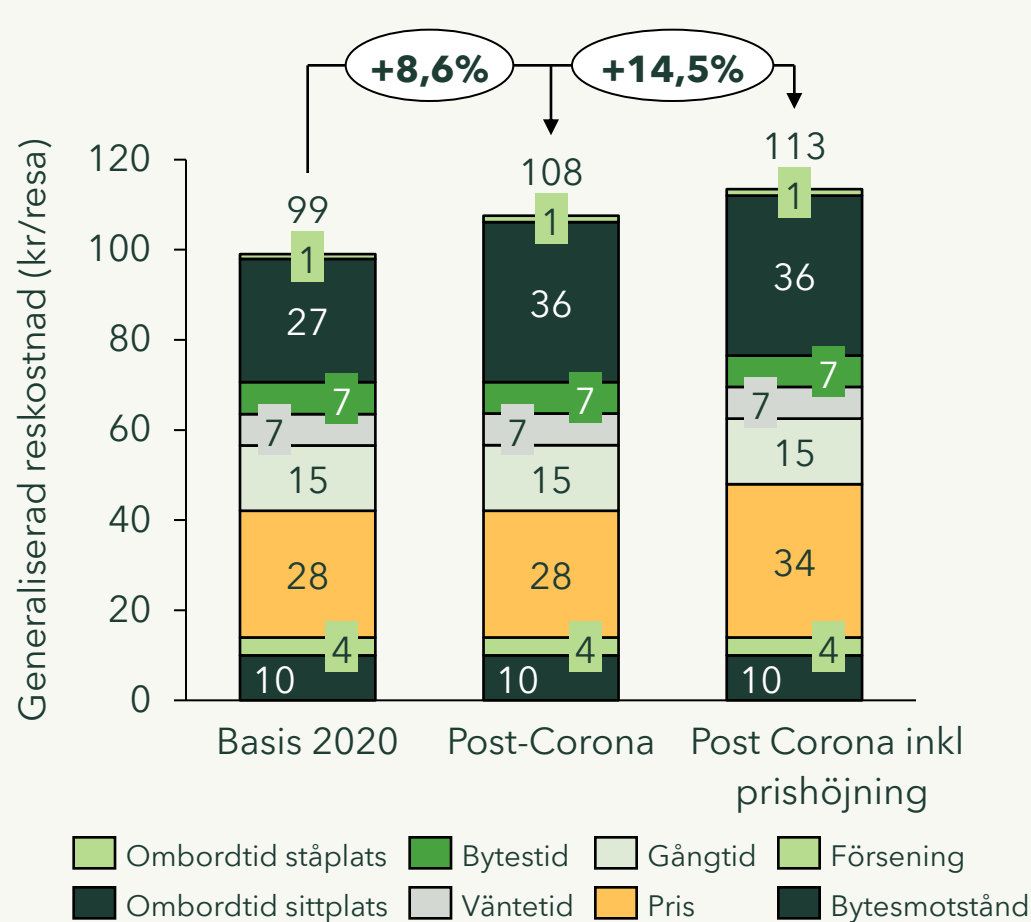


Utan externa bidrag till TF – d v s att resenärena täcker
intäktsbortfallet – beräknas den nödvändiga prisökning till 22 - 29 %
Corona & ökat pris ger 15 % högre GK för kollektivtrafiken

→ **19 % färre resor**



Utan externa bidrag till TF -beräknas den nödvändiga prisökning till 22 - 29 %



Takk for oppmerksomheten!

Bård Norheim baard.norheim@asplanviak.no

Torbjörn Eriksson tobbe@teanalys.se