

Resultat enkätundersökning

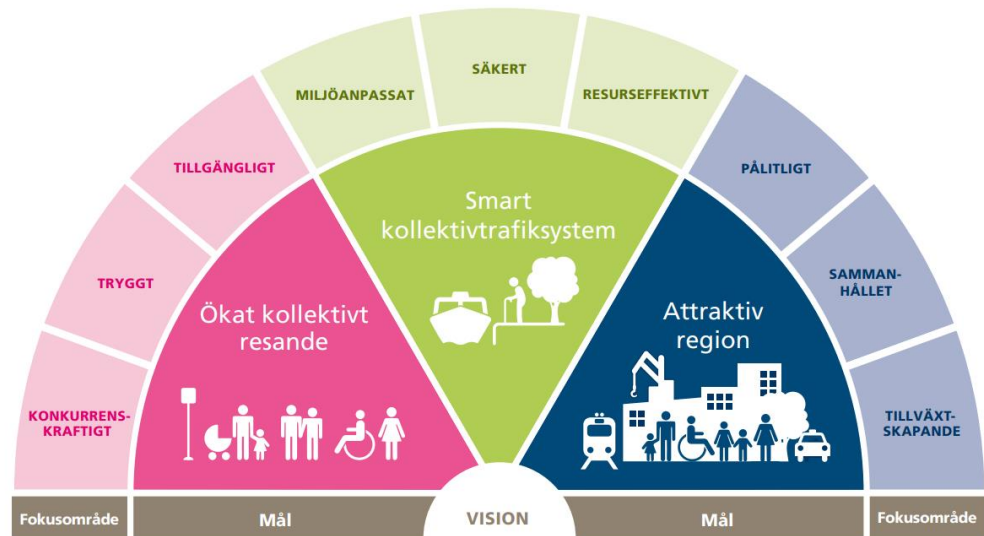
Digital enkät om användning av Regionalt trafikförsörjningsprogram (TFP) bland kommuner i länet och berörda myndigheter

Januari 2022

Bakgrundsinformation

Enkäten skickades ut till samtliga kommuner i länet samt till Trafikverket och Länsstyrelsen

Antal svarande: 25, varav 19 olika aktörer



Summering av frågorna

Bakgrundsinformation

- Vilken organisation tillhör du?
- Vilken är din yrkesroll/titel

1. Vilken är programmets huvudsakliga funktion utifrån din yrkesroll?
2. Vilken är programmets huvudsakliga funktion, utifrån er organisation?
3. Hur skulle du bedöma programmets användbarhet för er?
4. Upplever du att programmets syfte är tydligt?
5. Upplever du att programmet går i linje med andra regionala styrdokument exempelvis RUF5 2050 och remissversionen av Kollektivtrafikplan 2050? Finns något som är motsägelsefullt?
6. Känner du till målmodellen?
7. Inom vilka fokusområden bedömer du att din organisation har en viktig roll för att bidra till måluppfyllelse?
8. Vilka av målen eller fokusområdena tycker du är viktigt att prioritera vad gäller kollektivtrafikens framtida utveckling?
9. Saknas något mål eller fokusområde, vilket?
10. På vilket sätt kan trafikförsörjningsprogrammet utvecklas för att öka nyttan för er utifrån ditt perspektiv?
11. Utöver att vara remissinstans, hur vill ni involveras i kommande process?
12. Är det något övrigt du vill skicka med till arbetet med regionens nya trafikförsörjningsprogram?

Om hur enkätsvaren sammanställts

Flera av enkätfrågorna besvarades genom fritextsvar. I sammanställningen har svaren ensats något för att vara lättare att läsa samt för att aidentifiera svaren så att de inte kan kopplas till en enskild organisation.

Frågor med förvalda svarsalternativ redovisas i grafer. Notera dock att alla svarande inte svarat på samtliga frågor, därför kan det variera i antal svarande per fråga.

Fråga 7 och 8 besvarades genom fritextsvar men har sammanställts i grafer utifrån de mål och fokusområden som nämndes i fritextsvaren. Vissa svarande har t.ex. redovisat fyra mål i sitt svar, då redovisas samtliga av dem i grafen.

Observera att enkätsammanställningen inte ska ses som ett statistiskt säkerställt underlag utan är i första hand tänkt att nyttjas som grund för input till målutvecklingsarbetet och för vidare dialog.

Vilken organisation tillhör du?



Vilken är din yrkesroll/titel?



1. Vilket är programmets huvudsakliga funktion, utifrån din yrkesroll?

Summering av svaren

- Utgångspunkt för regionens mål/strategiska riktning vad gäller kollektivtrafik
- Som referens eller bedömningsgrund i kommunal strategisk planering
- Input i dialog med regionen/trafikförvaltningen, andra aktörer och kommuninvånare
- För att se synergier och verka för samarbete kring gemensamma mål

Urval av citat

”Tydliggör målsättningar och ambitionsnivå för kollektivtrafikens olika transportslag. Det synliggör riktningen och hjälper oss i att bedöma våra delar för att möjliggöra den utvecklingen”

”Ökar förståelsen för en viss inriktning i exempelvis pågående projekt. Bra att ha för att jämföra kommunala målsättningar gentemot”

”Lutar mig mot målen vid svar på remisser om kollektivtrafik och regionala trafikfrågor, och vid arbete i exempelvis ÅVS:er”

2. Vilket är programmets huvudsakliga funktion, utifrån er organisation?

Summering av svaren

- Ett av styrdokumentet/ planeringsunderlagen att förhålla sig till
- Anger mål och ambition för kollektivtrafiken, vägledande
- Dialogmaterial med regionen inför kommande planering
- Grund för samverkan/samarbete att utveckla och göra kollektivtrafiken ännu mer attraktiv

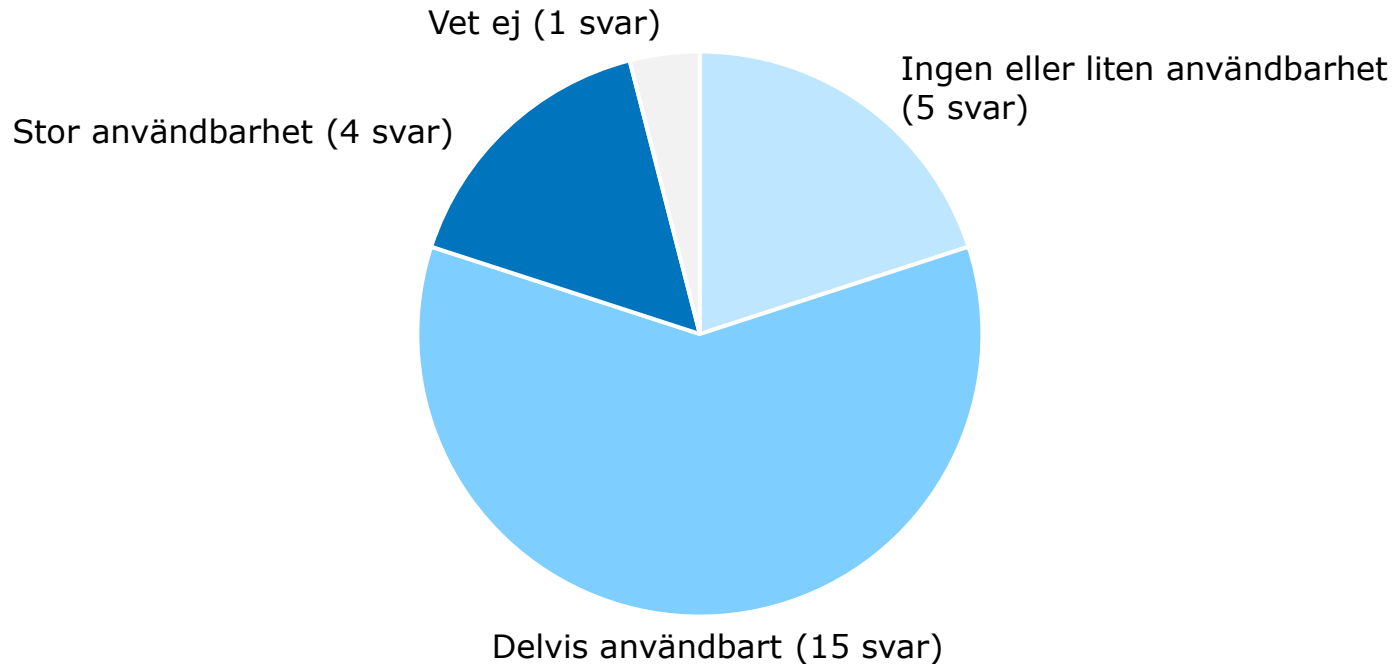
Urval av citat

"Målen och uppföljningen hjälper oss i utvecklandet av stadens nya bostäder och övriga markanvändning."

"Trafikförsörjningsprogrammets mål som visar vad vår kommun ska kunna kräva och förvänta sig av regionen. Det tydligaste exemplet i nuvarande program är restidskvoter."

"Viktigt underlag för att förutse och planera för kollektivtrafiken i samverkan med övriga trafikslag och stadsutvecklingsprojekt."

3. Hur skulle du bedöma programmets användbarhet för er?



3. Hur skulle du bedöma programmets användbarhet för er?

Kommentarer i fritext

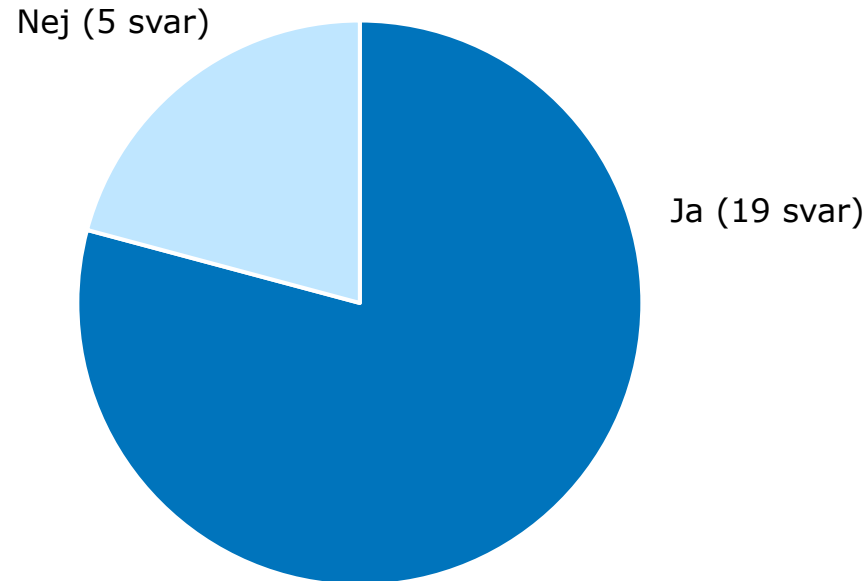
- Bra med regionala ställningstaganden, men behöver bli skarpare för att kunna användas mer aktivt
- Programmet är så generellt att det knappt säger något. Känns inte som att det egentligen nyttjas eller att målen följs upp.
- Viktigt att våra olika organisationer arbetar tillsammans för en hållbar samhällsutveckling där kollektivtrafiken har en viktig roll. Finns en mängd ömsesidiga beroenden mellan kollektivtrafikens utveckling och övrig samhällsutveckling
- Programmet är på en väldigt aggregerad nivå och med innehåll som de allra flesta står bakom. Det intressanta blir senare när begränsade medel ska fördelas till åtgärder.
- De flesta mål och indikatorer i dokumentet berör inte kommunerna och kan inte tillämpas av kommunerna. Tex miljöpåverkan och trygghet i trafiken berör mest de som utför själva trafiken.

3. Hur skulle du bedöma programmets användbarhet för er?

Kommentarer i fritext

- Användbarheten är mer av indirekt karaktär då det ger en inriktning. RUFS och Kollplan är mer direkt användbart då det ger en geografi eller typer av objekt. Trafikförsörjningsprogrammet blir lite överflödigt för kommunen med tanke på kommande kollektivtrafikplanen. Kommunen får färre skäl att söka upp TFP, men vi ser att den för regionens måluppföljning fortfarande har betydelse.
- Använder mer dokument som RUFS, kollektivtrafikplan, resvaneundersökningar, RiPlan etc i vår organisation.
- Kommunen har mål och nyckeltal som utgångspunkt i vårt strategiska arbete, likt användningen av RUFS och kommande Kollektivtrafikplan.
- Avvägningar behöver alltid ske. Ambitionsnivån i målsättningarna upplevs ibland så hög att det inte alltid går att ta in i annan planering.
- Finns målkonflikter och otydlig uppföljning.

4. Upplever du att programmets syfte är tydligt?



4. Upplever du att programmets syfte är tydligt?

Kommentarer i fritext

- Programmet är så generellt att det knappt säger något.
- I nuvarande planen saknas tidshorisont efter 2030. Med Kollektivtrafikplan 2050, kommer det bli mer tydligt.
- Det är delvis tydligt. Tycker dock inte att innehållet riktigt hänger ihop med titeln "trafikförsörjningsprogram". Hur regionen ska trafikförsörjas beskrivs egentligen bättre i tex Kollplan 2050 och RiPlan. Det är i dessa dokument som just själva trafikförsörjningen beskrivs.
- Namnet trafikförsörjningsprogram anspelar på lite annat syfte än det som programmet innehåller.
- Alltid svårt när det blir så många mål och när det krävs prioriteringar
- Både ja och nej men mest ja. Men skrivningen om smart kollektivtrafik är lite ospecifik och svårt att bedöma vad det exakt innebär.

5. Upplever du att programmet går i linje med andra regionala styrdokument exempelvis RUFSS 2050 och remissversionen av Kollektivtrafikplan 2050? Finns något som är motsägelsefullt?

De flesta svarande anser att dokumenten går i linje med varandra

Övriga kommentarer i fritext

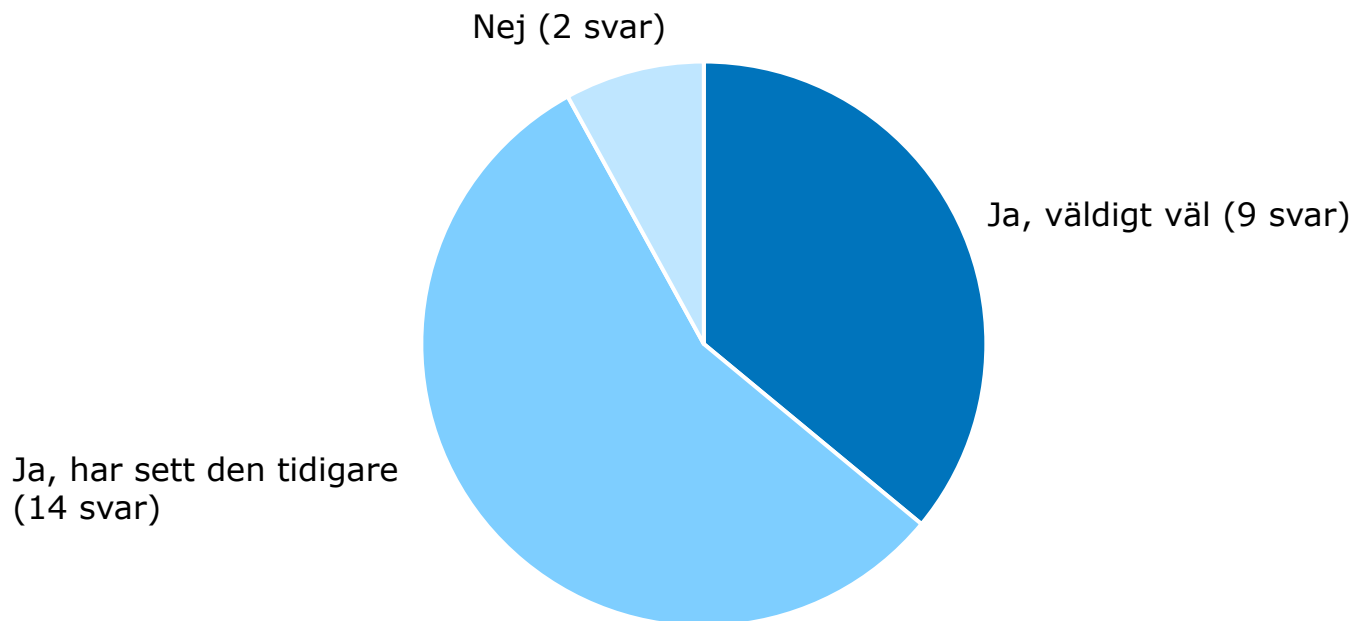
- Målbilden är väl avstämd mellan dokumenten. Svårigheten ligger i genomförande av åtgärder. Kanske även kopplingen mellan åtgärd och mål.
- Inte motsägelsefullt men lite rörigt och brist för stringens när de tre övergripande målområdena i TFP har preciserats inom tre andra målområden i kollektivtrafikplan – delvis överlappande med de uppbrutna målområdena i TFP.
- Regionen och kommunerna har så många funktioner utöver kollektivtrafik att förhålla sig till. T.ex. vill även regionen skapa förutsättningar för näringslivets transporter och ökad cykling och då krävs prioriteringar i en tät stad.

5. Upplever du att programmet går i linje med andra regionala styrdokument exempelvis RUFSS 2050 och remissversionen av Kollektivtrafikplan 2050? Finns något som är motsägelsefullt?

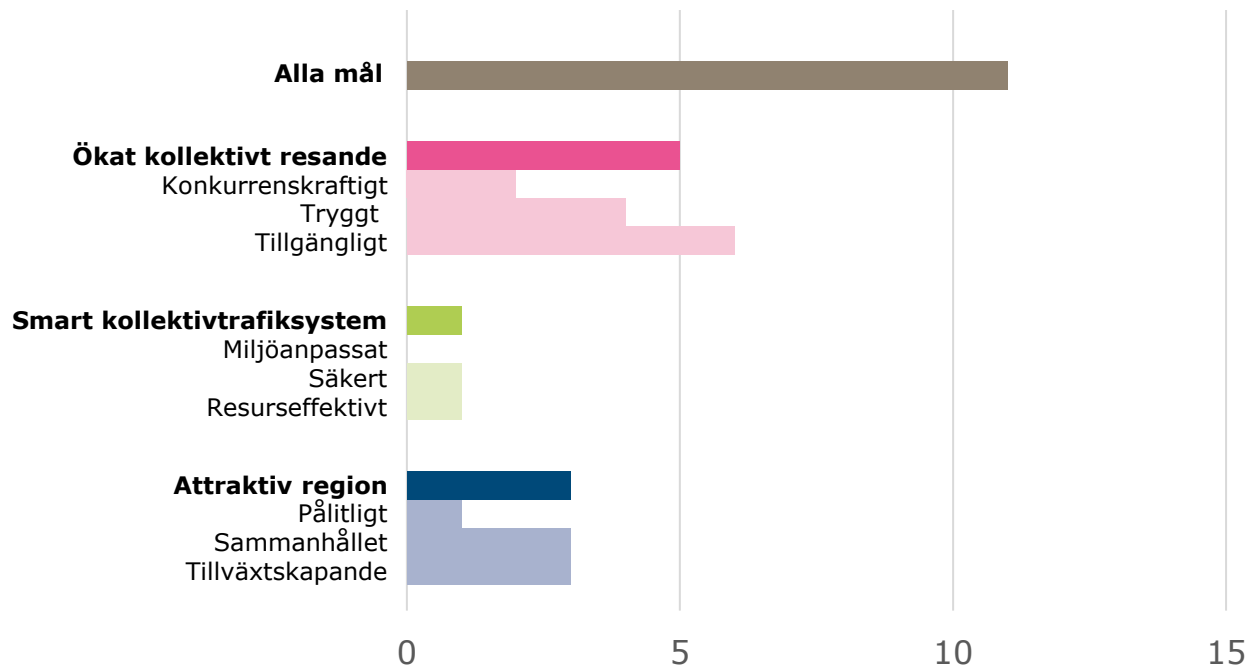
Övriga kommentarer i fritext

- Det kan alltid uppstå motsägelsefulla uppgifter när olika dokument jobbar med delvis olika fokus, aggregeringsnivåer och tidsperspektiv. Dock inget konkret att lyfta här och nu.
- Dokumenten överlappar varandra till stor del, tveksamt om samtliga behövs.
- De regionala styrdokumenterna bör återspeglas i länsplanen.
- Målen om andelen cykel och kollektivtrafik konkurrerar med varandra. Det syns tydligt att TFP är antagen före RUFSS och Kollplanen. T.ex. inkluderingen av cykel som förlängning av kollektivtrafik saknas helt i TFP. Kombinationsresande borde inkluderas.
- Om vi ska klara miljömål, stadsutveckling krävs mer mobilitetslösningar i regionen där vi ligger efter med både infrastruktur, kollektivtrafik och beteendeförändringar

6. Känner du till målmodellen?



7. Inom vilka fokusområden bedömer du att din organisation har en viktig roll för att bidra till måluppfyllelse?



7. Inom vilka fokusområden bedömer du att din organisation har en viktig roll för att bidra till måluppfyllelse?

Urval av citat

"Till viss del inom samtliga men främst inom fokusområdena konkurrenskraftigt, tillgängligt, tillväxtskapande och sammanhållet. Här bedömer vi vår roll som stor samtidigt som det är områden där vi ligger långt från målen och har mycket gemensamt att göra."

"Osäkert."

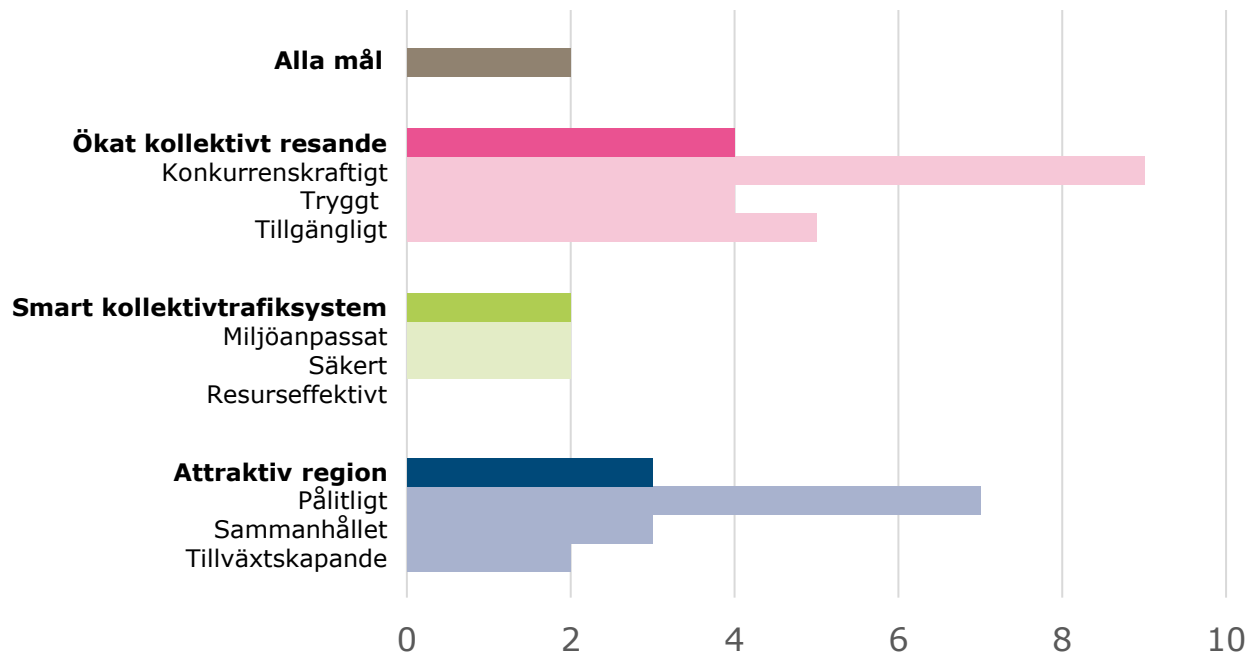
"Samtliga i vår egenskap av väghållare."

"På olika sätt i olika sammanhang. Alltifrån hur vi planerar och utvecklar områden och infrastruktur till hur vi lyfter frågor till trafikförvaltningen med flera"

"Framförallt ökat kollektivt resande och smarta kollektivtrafiksystem dit vi kan bidra med viss infrastruktur."

"Samtliga."

8. Vilka av målen eller fokusområdena tycker du är viktigt att prioritera vad gäller kollektivtrafikens framtida utveckling?



8. Vilka av målen eller fokusområdena tycker du är viktigt att prioritera vad gäller kollektivtrafikens framtida utveckling?

Urval av citat

"Tillväxtsapade är det område med störst förbättringspotential."

"Alla målområden är viktiga."

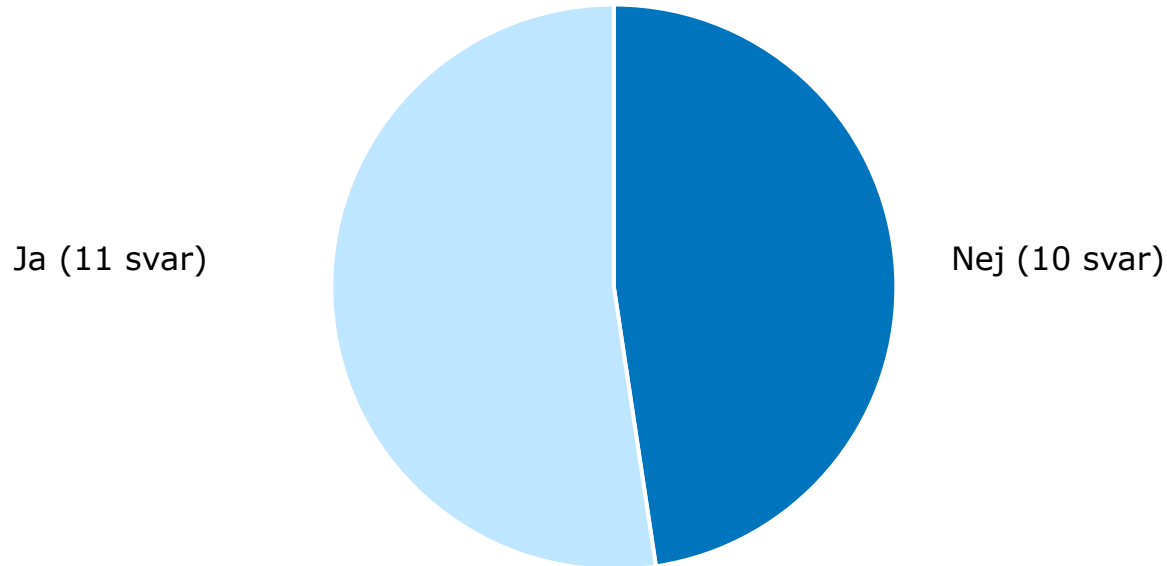
"Tror det finns mycket att göra inom målområde Smart kollektivtrafiksystem – t.ex. tekniska system som visar var det finns plats i ett tåg? Tror det bara kommer bli en större drivkraft framöver att kollektivtrafiken är klimatsmart och resurseffektiv."

"Att göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig. Resterande åtta fokusområden är ju delar som behövs för konkurrenskraften, men som i mångt och mycket är hygienfaktorer."

Viktigt att kollektivtrafiken är attraktiv och tillgänglig för att dess för att dess färdmedelsandel ska öka, och att den är miljömässigt hållbar så att den faktiskt ger en miljö- och klimatvinst jämfört med privatbilism."

"Ökat kollektivt resande för att minska biltrafik."

9. Saknas något mål eller fokusområde?



9. Saknas något mål eller fokusområde, vilket?

Kommentarer i fritext

- Långsiktig hållbarhet.
- Mätbara mål för hur kollektivtrafikandelen ska öka utanför stomnätet.
- Utformning och yteffektivitet i bytespunkter/terminaler för att bidra till stadsliv.
- Konkurrenskraft bör förstärkas som ett övergripande mål, med delmål hur resande kan öka utöver pendlingsresandet.
- Miljö, säkerhet, trygghet, tillgänglighet är hygienfaktorer men genererar inte nya resenärer - målkonflikter behöver kunna hanteras i programmet.
- Samverkan och samarbete (mellan väghållare och huvudman för kollektivtrafiken) för att säkerställa genomförandet i åtgärder.

9. Saknas något mål eller fokusområde, vilket?

Kommentarer i fritext

- Resonemang kring trängsel, hantering efter pandemin
- Perspektivet att kollektivtrafiken ger länsinvånarna en grundläggande tillgänglighet till samhället.
- Vad alla ska kunna förvänta sig som miniminivå för kollektivtrafiken i dess roll som samhällsservice.
- Möjlighet till kombinationsresor, transporter via vatten.
- Attraktivitet i form av avgångar (nu bara ett nöjdhetsmått).
- Flexibilitet att kunna ställa om där det krävs och planera för nya tekniklösningar där det behövs.

10. På vilket sätt kan trafikförsörjningsprogrammet utvecklas för att öka nyttan för er utifrån ditt perspektiv?

Konkretisering av målen

- Tydliga och konkreta mål som även påvisar åtgärder.
- Tydlighet i avvägning mellan delmål.
- Tydligare koppling mot RiPlan och RiBuss för att öka användbarheten av dokumenten tillsammans.
- Mer framtidsvisioner eller scenarier som kopplar till målen. Vad får vi för kollektivtrafik utifrån olika ambitionsnivåer? Även den ekonomiska aspekten även om den är tråkig att hantera.

”Konkretisering av målen blev tydligare genom Kollektivtrafikplan 2050”

Bredda perspektivet mot nytta och hela resan

- Fler målsättningar om kollektivtrafikens nytta för medborgarna, dvs mål kring människors möjligheter att nyttja trafik. Ev. olika mål för olika bebyggelsestrukturer.
- Se till hela resan-perspektivet – att ta sig enkelt, säkert och tryggt till kollektivtrafiken med andra hållbara färdmedel.
- Att målen tydligare vänder sig mot potentiella resenärer.

”Vad är kollektivtrafikens primära uppgift för olika människor, geografier och trafiksituationer?”

Samverkan

- Bättre samarbete/samverkan mellan TF, kommuner och Trafikverket.
- Involvera kommunen tidigt i processen och avsätta resurs till utveckling av kollektivtrafiknätet.

”Programmet har nog andra målgrupper och syften än vad en kommun behöver”

11. Utöver att vara remissinstans, hur vill ni involveras i kommande process?

Flervalsalternativ

Alternativ	Antal svar
Informationsmöten	18
Generella samrådsmöten (om programmet i sin helhet)	18
Tematiska workshops (där utvalda ämnen lyfts och diskuteras)	17
Fler digitala enkäter likt denna	3
Vet ej	0

Kommentarer i fritext

- Bra att involvera den kommunala politiska nivån
- Informationsmöten med kommunpolitiker

12. Är det något övrigt du vill skicka med till arbetet med regionens nya trafikförsörjningsprogram?

Medskick om trafikförsörjningsprogrammets innehåll

- Namnet borde vara "kollektivtrafikförsörjningsprogram" – det handlar ju enbart om kollektivtrafiken.
- Tydlighet i hur programmet avses användas och följas upp.
- Gör rapport och formuleringar kort och enkel att ta till sig.
- En tydlig förklaring, gärna i bilder, hur TFP, RUFs och kollektivtrafikplanen (kanske även regionala cykelplanen) hänger ihop.
- Vore intressant om TFP på ett tydligare sätt belyser och hanterar hur finansieringen av kollektivtrafiken ska gå till. Främst gällande investeringar som hamnar på väghållare, men som kommer flera kommuner till godo.

12. Är det något övrigt du vill skicka med till arbetet med regionens nya trafikförsörjningsprogram?

Medskick om trafikförsörjningsprogrammets innehåll

- Fler hållbarhetsfaktorer bör belysas, ex. ursprung av förnybara drivmedel och förnybar el.
- Trygghetsmålet är för lågt satt och bör följas upp i fler delar såsom mål om nivå av belysning, papperskorgar inom viss radie etc.
- Att ha systemet i förgrunden så att man förstår att nyttan i kollektivtrafiken gynnar alla. Lösningar i kollektivtrafiken ser ofta ut som att Kommun A:s invånare får användningen, Kommun B får infrastrukturen men nyttan kan hamna i Kommun C.
- Pendelbåten...
- Viktigt att region Stockholm tar del av kommunernas översiktsplaner, kollektivtrafikplaner, trafikstrategier etc. och deras inriktning för transporter och utveckling av kollektivtrafiken.

12. Är det något övrigt du vill skicka med till arbetet med regionens nya trafikförsörjningsprogram?

Medskick om samrådsprocessen

- Ta gärna efter samråds- och dialogprocess från Kollektivtrafikplan 2050 och RUF5 – de gjorde ett lysande jobb!
- Bra med denna enkät, ser fram emot fortsatt process. Vi kommuner kan nog ha mycket nyttig input in i arbetet – tematiska workshops kan vara bra.
- Ser fram emot att vara delaktiga i en väl lokalt förankrad slutprodukt.
- Om det blir fler enkäter likt denna vore det bra om frågorna skickas med som PDF för möjlighet att diskutera internt före svar.
- Det är viktigt att utröna och förtydliga kommunens roll och bidrag i processen. Det gäller att det upplevs som meningsfullt om det ska motivera ett aktivt deltagande.
- Vi deltar gärna aktivt i samverkan.
- Samrådsmöten är mycket viktigt för möjlighet till dialog och gemensam utveckling.
- Bra att fundera över tolkning av inspel från kommunala tjänstepersoner, vilket mandat dessa har och i vilken grad dessa företräder kommunen.

2022-02-09 och 2022-02-10

UPPFÖLJNINGSMÖTEN MED KOMMUNER OCH BERÖRDA MYNDIGHETER

Om uppföljningsmötena

Efter genomförd enkät genomfördes två stycken uppföljningsmöten med samma innehåll på båda, endast två olika tider för att möjliggöra för fler att delta.

Samtliga kommuner och berörda myndigheter som tillfrågades att besvara enkäten bjöds även in till uppföljningsmötena.

Deltagande organisationer på uppföljningsmötena syns i figuren till höger.

Efter en kort presentation av resultat från enkäten diskuterades två stycken diskussionsfrågor. Frågorna och en summering av diskussionen redovisas på kommande bilder.

Organisationer som deltog

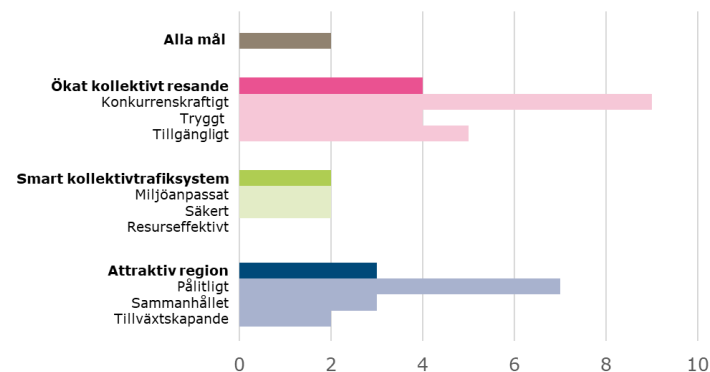
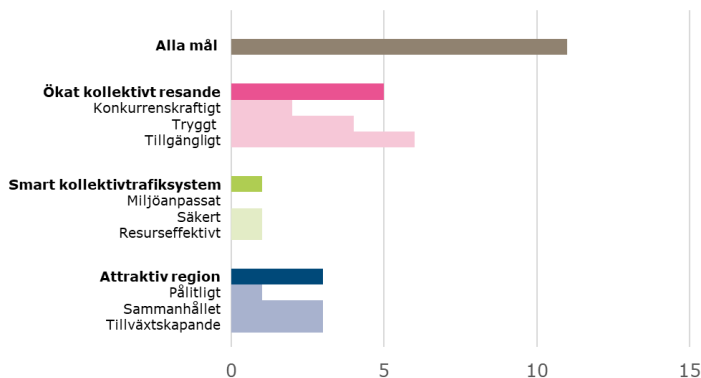
- Danderyds kommun
- Haninge kommun
- Huddinge kommun
- Järfälla kommun
- Nynäshamns kommun
- Sollentuna kommun
- Solna kommun
- STONO
- Sundbybergs stad
- Södertälje kommun
- Södertörnskommunerna
- Trafikverket
- Tyresö kommun
- Täby kommun
- Upplands-Bro kommun
- Upplands Väsby kommun
- Vaxholms stad
- Österåkers kommun

Diskussionsfråga 1

Det skiljer en del mellan svaren gällande områden ni bedömer som viktiga och områden ni har rådighet över. Ex. konkurrenskraft och pålitlighet. Diskutera vad som påverkar konkurrenskraften och pålitligheten och vem/vilka som har rådighet över de frågorna?

7. Inom vilka fokusområden bedömer du att din organisation har en viktig roll för att bidra till måluppfyllelse?

8. Vilka av målen eller fokusområdena tycker du är viktigt att prioritera vad gäller kollektivtrafikens framtida utveckling?



Summering av input från diskussioner, fråga 1

- Kommunen kan som väghållare bidra till pålitlighet och konkurrenskraft genom bl.a. disposition i vägytan, utbyggnad av vägnätet och genom annat samhällsbyggande (ex. bygga kollektivtrafiknära) bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.
- Det finns flera delområden under konkurrenskraften som ibland kan gynna för både bilen och kollektivtrafiken.
- Pålitlighet kan handla om många frågor, behöver definiera vilka delar som bidrar och vem som kan bidra med vad.
- Svårt att förmå vissa grupper att åka korta sträckor/lokalt i kommunen med kollektivtrafiken. Särskilt när taxan är densamma oavsett reslängd.
- Stora kostnader förknippade med att bygga om befintliga system. En åtgärd i en kommun kan ge stor nytta i systemet. Svår fråga på politisk nivå.

Summering av input från diskussioner, fråga 1

- Kommunen efterfrågar avsiktsförklaringar och avtal. Om en kommun ombeds att bygga ut infrastruktur vill kommunen också ha ett löfte om trafikering i framtiden.
- Kommunen behöver planera för ett bredare perspektiv, inte enbart kollektivtrafik. Ibland behöver andra funktioner också prioriteras i gaturummet.
- Det upplevs som att målen har lite olika syften men det saknas en hierarki. Frågar sig om trafikförvaltningen har stöd i målen för att prioritera vad som är viktigast?
- Bör synas mer i målen att man har ett samhällsansvar – utgå från människors behov, behov på glesbygden med mera. Jämför mot Kollektivtrafikplanen som har ett stort fokus på stomnätet.
- Samverkan och ett långsiktigt samarbete mellan organisationerna bör synas i målen. Det är inte möjligt att nå målen utan samverkan. Mål där trafikförvaltningen inte har ensam rådighet behöver också finnas med.

Diskussionsfråga 2

Diskutera kring områden som saknas i målmodellen.
Välj ut de tre viktigaste.

Enkät svar om områden som saknas i målmodellen

- Resonemang kring trängsel, hantering efter pandemin
- Perspektivet att kollektivtrafiken ger länsinvånarna en grundläggande tillgänglighet till samhället.
- Vad alla ska kunna förvänta sig som miniminivå för kollektivtrafiken i dess roll som samhällsservice.
- Möjlighet till kombinationsresor, transporter via vatten.
- Attraktivitet i form av avgångar (nu bara ett nöjdhetsmått).
- Flexibilitet att kunna ställa om där det krävs och planera för nya tekniklösningar där det behövs.
- Långsiktig hållbarhet.
- Mätbara mål för hur kollektivtrafikandelen ska öka utanför stomnätet.
- Utformning och yteffektivitet i bytespunkter/terminaler för att bidra till stadsliv.
- Konkurrenskraft bör förstärkas som ett övergripande mål, med delmål hur resande kan öka utöver pendlingsresandet.
- Miljö, säkerhet, trygghet, tillgänglighet är hygienfaktorer men genererar inte nya resenärer - målkonflikter behöver kunna hanteras i programmet.
- Samverkan och samarbete (mellan väghållare och huvudman för kollektivtrafiken) för att säkerställa genomförandet i åtgärder.

Summering av input från diskussioner, fråga 2

- Samverkan och samarbete mellan vägghållare, trafikförvaltningen och Trafikverket.
- Alla trafikslag behöver finnas med, idag saknas kollektivtrafik på vatten i programmet.
- Kombinationsredande/mobilitetsåtgärder – särskilt fokus vid byte mellan trafikslag. Det påverkar även konkurrenskraft och pålitlighet.
- Behöver understryka vilka som är målkonflikterna.
- Mätbara mål – hur ser vi att vi faktiskt uppnår de mål som finns?
- Våga prioritera. Ska fokus endast vara på stomnätet eller även ha mål för glesbygden? Vad tror man har störst potential för att öka marknadsandelen - Arbetspendlingsresor eller fritidsresor?

Summering av input från diskussioner, fråga 2

- Måtten och indikatorerna behöver ses över. Behöver fundera på vilka mått och åtgärder som fångar upp begreppen bäst, exempelvis konkurrenskraft. Samt förtydliga kommunens och andra aktörers del.
- Regionen behöver ta en större roll i samverkan för att komma framåt.
- Att kollektivtrafiken har en roll att tillgängliggöra samhället. Finns en målkonflikt i att kollektivtrafiken på glesbygden dras ner på, för att det inte är vinstdrivande.
- Social hållbarhet saknas – och perspektivet att kollektivtrafiken ger länsinvånarna en grundläggande tillgänglighet till samhället.
- Bör diskutera vilka begrepp som används i målmodellen och vad de signalerar. Exempelvis signalerar konkurrenskraft snarare ekonomi snarare än människors behov.