

# Till statsrådet Ulrica Messing

Den 17 maj 2001 beslöt regeringen om kommittédirektivet (2001:1) Utveckling av kollektivtrafiken samt bemyndigade dåvarande chefen för Näringsdepartementet, statsrådet Björn Rosengren, att tillkalla en parlamentarisk kommitté att genomföra utredningen.

Med stöd av bemyndigandet och med riksdagspartiernas förslag som grund förordnade regeringen den 26 juni 2001 en kommitté med 18 ledamöter inklusive ordföranden. Som ordförande och ledamot förordnades landstingsrådet Anna Berger Kettner. Den 1 september 2001 förordnades som huvudsekreterare professor Bengt Holmberg och som sekreterare departementssekreterare Håkan Jansson. Den 5 februari 2002 förordnade regeringen ett antal experter till kommittén. Utredningens assistent har varit Marit Dozzi. Under slutfasen med slutbetänkandet har sekretariatet biträttats av pol.mag. Gösta Sedelius.

Kommittén har haft i uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén har även haft i uppgift att utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. I enlighet med direktiven har tyngdpunkten i vårt arbete legat på den lokala och regionala kollektivtrafikens område och tidsramen för våra bedömningar har omfattat tiden fram till år 2020.

Vi har antagit namnet Kollektivtrafikkommittén. Vårt uppdrag och arbete har varit mycket brett. Forum-rollen har vi tagit oss an dels genom genomförandet av ett antal seminarier på olika områden, dels genom att involvera ett stort antal experter och konsulter i arbetet med att ta fram underlag till kommittén. Förteckning över

ledamöter, experter, konsulter samt sekretariat är bifogat detta missiv.

Experterna har i arbetsgrupper diskuterat och kommenterat konsulternas underlagsrapporter och i detta sammanhang kunnat ge sina synpunkter till kommittén. Experterna har dock inte beretts tillfälle att ge sina synpunkter på slutbetänkandet.

Den 19 december 2001 överlämnades kommitténs delbetänkande *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2001:106).

Den 11 april 2002 beslöt regeringen att bevilja kommitténs begäran om förlängning till den 30 juni 2003.

Härmed avslutar vi vårt arbete och överlämnar slutbetänkandet, *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2003:67).

Stockholm den 30 juni 2003

Anna Berger Kettner

Christina Axelsson	Leif Blomqvist	Leif Hjalmarsson
Britt-Marie Karlsson	Jens Åberg	Britt-Marie Andrén Karlsson
Gunilla Berglund	Lars Björkman	Gunnar Hedberg
Jan-Evert Rådström	Liselotte Johansson	Jonas Rydberg
Sture Arnesson	Agneta Eriksson	Viviann Gerdin
Bengt-Åke Nilsson	Gertrud Brorsson	

/Bengt Holmberg  
Håkan Jansson

## Förteckning över Kollektivtrafikkommitténs ledamöter, experter, konsulter och sekreterare

### Ledamöter

Landstingsråd Anna Berger Kettner, ordförande (s)  
Riksdagsledamot Christina Axelsson (s)  
Regionråd Leif Blomqvist (s)  
Adjunkt Leif Hjalmarsson (s)  
Rektor Britt-Marie Andrén Karlsson (s)  
Landstingsråd Britt-Marie Karlsson (s)  
Kommunalråd Jens Åberg (s)  
Kommunalråd Gunilla Berglund (m)  
Riksdagsledamot Lars Björkman (m)  
Gatuborgarråd Sten Nordin (m), t.o.m. 2001-12-16  
Kommunalråd Gunnar Hedberg (m), fr.o.m 2001-12-17  
Riksdagsledamot Jan-Evert Rådström (m)  
Pol. sekreterare Liselotte Johansson (kd)  
Civilekonom Jonas Rydberg (kd)  
Riksdagsledamot Sture Arnesson (v)  
Ombudsman Agneta Eriksson (v)  
Riksdagsledamot Viviann Gerdin (c)  
Civilekonom Bengt-Åke Nilsson (fp)  
Civilekonom Gertrud Brorsson (mp)

### Experter utnämnda av regeringen

Civilekonom Christina Bergström, Svenska Lokaltrafikföreningen  
Enhetschef Lotta Danin, Konsumentverket, t.o.m. 2002-12-16  
Byrådirektör Tove Källberg, Konsumentverket, fr.o.m. 2002-12-16  
Informationsansvarig Marika Engström, SIKA  
Trafik- och personalchef Cilla Franzén, Gamla Uppsala Buss AB  
Förbundsordförande Lennart Hamnered, Svenska Taxiförbundet  
Handläggare Anders Hermansson, Svenska Kommunförbundet,  
t.o.m. 2002-12-31  
Gatuchef Håkan Bergeå, Borlänge kommun, fr.o.m. 2003-03-04  
VD Maria Högländer, Länstrafiken i Västerbotten AB  
Utredare Håkan Johansson, Kommun- och Landstingsförbundet  
Förbundsdirektör Jan Erik Kjellberg, Sv. Bussbranschens Riksförbund  
Projektledare June Lindahl, Boverket  
Utredare Kerstin Lindblad, Glesbygdsverket  
Arkitekt Lena Lingqvist, Banverket  
Kollektivtrafikchef Bernt Nielsen, Göteborgs kommun

Direktör Magnus Persson, SJ AB  
Planeringsdirektör Helena Sundberg, SL  
Avdelningschef Einar Tufvesson, Vägverket  
Verkställande direktör Claes Westberg, Volvo Mobility Systems AB  
Kansliråd Fredrik Ahlén, Näringsdepartementet  
Departementssekreterare Tom Andersson, Näringsdepartementet  
Kansliråd Tove Friberg, Finansdepartementet  
Politiskt sakkunnig Monica Lövström, Miljödepartementet  
Departementssekreterare Annika Olsson, Näringsdepartementet

#### Övriga experter

Roland Ax, Västtrafik AB  
Bo Andersson, Rikstrafiken  
Anders Arvelius, Vägverket  
Ingemar Bryman, Skånetrafiken  
Lars-Börje Björfjäll, Hallandstrafiken AB  
Gunnar Davidsson, Skånetrafiken  
Kjell Dahlström Rikstrafiken  
Nils Edström, Banverket  
Elisabeth Forslin, Rikstrafiken  
Anna Grönlund, Sv. Bussbranschens Riksförbund  
Anders Hansson, Samtrafiken  
Hans-Eric Holmqvist utredare  
Christine Högberg, Västernorrlands Läns Trafik AB  
Sten-Anders Hovfendahl, Regionförbundet Östsm  
Anki Ingelström, Vägverket  
Håkan Jacobsson, Rikstrafiken  
Thomas Montgomery, X- trafik AB  
Lars Nilsson, Länstrafiken i Norrbotten AB  
Patrik Nylander, ÅF- Trafikkompetens AB  
Ulf Palm, Svenska Kommunförbundet  
Bengt Pettersson, Vägverket  
Peter Rosén, Kollektivtrafikens Utbildningsorganisation AB  
Anita Stenhardt, Svenska lokaltrafikföreningen  
Lars Sandberg, Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Per Arne Sundbom, Konkurrensverket  
Erik Sjöström, Linjebuss Sverige AB  
Björn Sundvall, Svenska lokaltrafikföreningen  
Bengt Stålnér, VINNOVA  
Märta-Lena Schwaiger, Svenska lokaltrafikföreningen  
Joakim Tiséus, VINNOVA

Pär-Erik Westin, Rikstrafiken  
Patrik Wiberg, Västmanlands Lokaltrafik AB  
Stig Wintzer, Landstingsförbundet  
Kerstin Westin, Transportforskningsenheten, Umeå universitet  
Jan Ove Östbrink, Landstingets Region- och Trafikplanekontor,

#### **Konsulter**

Mats Börjesson, Transportidé AB  
Bertil Carstam, BConsoy  
Per Echeverri, Centrum för tjänsteforskning, Karlstads universitet  
Torbjörn Eriksson, TEM  
Bengt Finnveden  
Henrik Kjellin Justitiedepartementet  
Peggy Lerman, Lagtolken AB  
Jan Lindvall, Företagsekonomiska institutionen, Uppsala universitet  
Stellan Lundberg, Infracplan AB  
Olof Nordell, Vianord  
Bård Norheim, Transportøkonomisk institutt  
Siv Schéele, Inregia AB  
Gösta Sedelius, Rekrea AB  
Lina Sjölin, Inregia AB  
Jan Sturesson, Öhlings Price Waterhouse Coopers AB Komrev  
Lisa Wacklin, Analink AB  
Bosse Wallin, Näringsdepartementet

#### **Sekretariat**

Bengt Holmberg huvudsekreterare  
Håkan Jansson sekreterare  
Marit Dozzi utredningsassistent

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>19</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>47</b>
<b>2 Förändringar i resandet</b> .....	<b>51</b>
2.1 Resandeökning och färdmedelsfördelning .....	51
2.2 Hur och varför ändras resmönstren?.....	54
2.2.1 Tillgänglighet med kollektivtrafik .....	56
2.2.2 Tillgång till bil och körkort.....	58
<b>3 Resenärernas önskemål och behov</b> .....	<b>63</b>
3.1 Inledning.....	63
3.2 Resenärers och potentiella resenärers värderingar av olika egenskaper hos kollektivtrafiken .....	65
3.2.1 Kollektivtrafikbarometern .....	67
3.2.2 Andra studier .....	71
3.3 Faktorer som påverkar valet mellan bil och kollektivtrafik.....	77
3.4 Ungdomars körkortsinnehav, resvanor och värderingar.....	83
3.4.1 Ungdomars körkortsinnehav.....	84
3.4.2 Ungdomars resor .....	85
3.4.3 Ungdomars värderingar.....	86
3.5 Barnens behov i kollektivtrafiken .....	88
3.6 Barriärer mot att resa kollektivt .....	89

3.7	Tillgänglighet för funktionshindrade.....	90
3.8	Trygghet – en viktig faktor i kollektivtrafiken.....	91
3.9	Effekter av förändringar i pris och utbud.....	94
3.10	Slutsatser.....	95
<b>4</b>	<b>Kollektivresandet år 2020 – en vision.....</b>	<b>105</b>
4.1	Kommitténs framtidsbild.....	105
4.2	Fler reser kollektivt oftare.....	106
4.2.1	Behovsanpassad kollektivtrafik.....	106
4.2.2	Tvåbilshushållen är färre.....	106
4.2.3	Vidgade arbetsmarknader.....	107
4.2.4	Hög turtäthet.....	107
4.2.5	Anropsstyrd trafik.....	108
4.2.6	Samordnad information och biljettering.....	108
4.3	Kollektivtrafikens omvärld.....	109
4.3.1	Större men färre regioner ger tillgång till fler jobb... ..	109
4.3.2	Samordnad planering.....	110
4.3.3	Skärpta miljökrav.....	110
4.3.4	Höjd säkerhet och trygghet.....	110
4.3.5	Höjd status.....	111
4.4	Trafikpolitiken.....	111
4.4.1	Gränsövergripande samarbete.....	112
4.4.2	Samsyn kring forskning och utveckling.....	113
<b>5</b>	<b>Kollektivtrafiken efter huvudmannareformen 1978.....</b>	<b>115</b>
5.1	Generell samhällsservice och grund för hållbar utveckling.....	116
5.2	Organisation.....	117
5.3	Ändrad lagstiftning.....	119
5.4	Trafikhuvudmannareformen.....	120
5.5	Avreglering av busstrafik och taxi.....	121
5.6	Ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna.....	123

5.7	Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik .....	124
5.7.1	Färdtjänst .....	124
5.7.2	Skolskjuts .....	125
5.7.3	Sjukresor.....	125
5.8	Långväga busstrafik.....	126
5.9	Branschens ekonomi.....	127
5.9.1	Branschstruktur .....	129
5.9.2	Personalsituationen .....	129
<b>6</b>	<b>Hur utvecklas kollektivresandet framöver?.....</b>	<b>131</b>
6.1	Inledning.....	131
6.1.1	Kollektivresandet är stabilt .....	132
6.1.2	Olika resenärgruppers storlek och resbenägenhet .....	134
6.2	Befolkningsförändringar fram till 2020 .....	136
6.2.1	De äldre står för hela befolkningsökningen.....	136
6.2.2	Invandringen en viktig aspekt.....	138
6.3	Regional befolkningsfördelning.....	139
6.4	Ekonomisk utveckling; inkomster och bilinnehav .....	140
6.5	Körkortsinnehav bland de unga .....	142
6.6	Förändringar i inställningen till rörlighet och färsättsval.....	144
6.7	Aktivitetsmönster och tidsanvändning .....	146
6.8	Den virtuella rörlighetens hot och möjligheter .....	149
6.9	Sammanfattning .....	150
<b>7</b>	<b>Marknadsanalys och marknadsföring .....</b>	<b>153</b>
7.1	Marknadsföring i kollektivtrafiken – problem och möjligheter .....	154
7.2	Kollektivtrafikbranschens marknadsföringsarbete.....	157
7.3	Jämförelse med andra branscher .....	160



7.4	Analys och slutsatser.....	161
<b>8</b>	<b>Tillgänglighet, förenkling och samordning .....</b>	<b>167</b>
8.1	Konsumentperspektivet och ”hela resan” .....	170
8.2	Information om resmöjligheter från dörr till dörr.....	173
8.3	Ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik.....	176
8.4	Bättre störningsinformation.....	178
8.5	Bokning av genomgående biljetter.....	179
8.6	En nationell resekortstandard.....	181
8.7	Enhetliga biljettautomater .....	183
8.8	Planeringssamordning.....	183
8.9	Förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer ...	184
<b>9</b>	<b>Miljö och trafiksäkerhet.....</b>	<b>189</b>
9.1	Miljö .....	190
9.1.1	Kollektivtrafikens miljöpåverkan.....	190
9.1.2	Lagstiftning avseende luftföroreningar .....	191
9.1.3	Utveckling utöver lagstiftning .....	193
9.1.4	Nuvarande och framtida utsläpp.....	194
9.1.5	Samhällsekonomisk värdering av utsläpp .....	196
9.1.6	Framtida utveckling.....	197
9.1.7	Kollektivtrafik jämförd med biltrafik .....	198
9.1.8	Slutsatser.....	201
9.1.9	Förslag .....	202
9.2	Trafiksäkerhet.....	204
9.2.1	De skilda färdställen .....	204
9.2.2	Fokus på buss .....	205
9.2.3	Risker och problem (lokal-, regional-, beställnings- och långväga busstrafik) .....	205
9.2.4	Trafiksäkerhetsåtgärder, potential och konsekvenser .....	207
9.2.5	Förslag .....	212

<b>10</b>	<b>Samhällsnytta</b> .....	<b>215</b>
10.1	Kollektivtrafikens samhällsnytta.....	215
10.2	Samhällsekonomisk effektivitet .....	218
10.3	Vilka av kollektivtrafikens nyttoaspekter fångas inte in i en samhällsekonomisk kalkyl? .....	223
10.4	Varför subventionerad kollektivtrafik ofta framstår som olönsam i en samhällsekonomisk kalkyl.....	226
10.5	En kompletterande utvärderingsmetod.....	227
10.5.1	Multikriteria-analys (MCA) .....	230
10.6	Samhällsnyttan av några regionala kollektivtrafiksatsningar .....	232
10.6.1	Inledning .....	232
10.6.2	Allmänt om obalanser och dessas effekter.....	232
10.6.3	Goda exempel .....	235
10.6.4	Sammanfattning av hur en kraftfull satsning på regional kollektivtrafik kan påverka de transportpolitiska målen .....	245
<b>11</b>	<b>Fördelningseffekter av kollektivtrafiken</b> .....	<b>247</b>
11.1	Nyttjande av kollektivtrafik .....	248
11.2	Andel av inkomsten som spenderas på kollektivt resande. ....	252
11.3	Ägartillskottens fördelning .....	255
11.4	Trafikkostnader per ortstyp .....	260
11.5	Antal resor per utbudskilometer respektive ägartillskott för olika ortstyper .....	260
11.6	Effekter på det kollektiva resandet av förändringar i taxor och utbud.....	262
<b>12</b>	<b>Fysisk planering och kollektivtrafik</b> .....	<b>267</b>
12.1	Varför är fysisk planering viktig för kollektivtrafiken?.....	268

12.2	Problem och brister idag.....	272
12.3	Samordnad bebyggelse och transportplanering.....	274
12.4	Den önskvärda processen vid planering och projektering – region, tätort, område, lokala trafikanläggningar.....	277
12.5	Hela resan .....	279
12.6	God kompetens och erforderliga personalresurser hos alla aktörer är en förutsättning för en resultatriktad dialog .....	282
12.7	Incitament.....	283
12.8	Lagstiftningsfrågor.....	284
12.9	Goda exempel .....	288
12.9.1	Lundalänken .....	288
12.9.2	Översiktsplan Helsingborg .....	289
12.9.3	Kommuntransportplan för Västerås .....	291
12.9.4	Konsekvensbeskrivning av kollektivtrafik i översiktplaner .....	291
12.9.5	Planering av trafik och bebyggelse i Frankrike .....	293
12.9.6	ABC-planering i Nederländerna .....	296
<b>13</b>	<b>Ekonomi och finansiering .....</b>	<b>301</b>
13.1	Trafikhuvudmännens och ägarnas ekonomiska situation....	302
13.2	Incitament för ökat kollektivresande – skattefrågor.....	308
13.2.1	Skattebefriat periodkort .....	308
13.2.2	Kilometeravdrag för arbetsresor .....	312
13.2.3	Beskattning av fri parkeringsplats.....	314
13.2.4	Beskattning av arbetsgivare för parkeringsplats.....	314
13.3	Statligt stöd till kollektivtrafik .....	315
<b>14</b>	<b>Konkurrens och upphandling .....</b>	<b>317</b>
14.1	Konkurrens i kollektivtrafiken .....	318
14.2	Lagen om offentlig upphandling .....	321
14.3	Problem och möjligheter .....	322

14.3.1 Lagen är alltför komplex och bör förenklas.....	322
14.3.2 Möjligheter att ha en bra affärsrelation är begränsade.....	323
14.3.3 Lagen försvårar samordning.....	324
14.4 Ökad konkurrens i den regionala kollektivtrafiken.....	326
14.4.1 Inledning.....	326
14.4.2 Total avreglering.....	327
14.4.3 Partiell avreglering – endast för långfärdsbussar. ....	332
14.4.4 Partiell avreglering – kompletterande trafik med buss och taxi.....	334
14.5 Ökad konkurrens i den regionala tågtrafiken .....	336
14.6 Upphandla idéer.....	337
<b>15 Kunskap och kompetens .....</b>	<b>339</b>
15.1 Inledning.....	340
15.2 Angelägna forsknings- och utvecklingsområden.....	342
15.3 Aktörernas syn på FUD-processen .....	344
15.4 Forskningsprocessen .....	346
15.5 Arbetsmiljö, utbildning och kompetensutveckling .....	349
15.6 Ett Gemensamt utvecklingsprogram.....	352
<b>16 Trafiksvaga områden.....</b>	<b>355</b>
16.1 Transportpolitiska mål.....	356
16.2 Nuvarande situation.....	357
16.2.1 Trafikutbud.....	357
16.2.2 Skolskjuts .....	359
16.2.3 Färdtjänst .....	360
16.2.4 Sjukresor.....	361
16.2.5 Beställningscentraler.....	362
16.2.6 Samverkansfrågor .....	362
16.3 Erfarenheter av kollektivtrafik i trafiksvaga områden .....	364
16.4 Problem .....	365

16.4.1 Olika regler för olika trafiklösningar.....	365
16.4.2 Trafikhuvudmännens ekonomi.....	366
16.4.3 Finansiering och underskottsfordelning .....	367
16.4.4 Branschstruktur.....	369
16.5 Förslag.....	370
16.5.1 Godtagbar standard.....	370
16.5.2 Bidrag till kollektivtrafik i glesbygd.....	371
16.5.3 Ansvar för skolskjuts .....	372
16.5.4 Samarbete om information, bokning och biljetter....	373
16.5.5 Regler för taxameter .....	374
16.5.6 Ansvar för alla transportslag .....	374
16.5.7 Samordnade arbetstidsregler .....	375
16.5.8 Ökade möjligheter till frivilligarbete .....	376
16.5.9 Tydligare regler för upphandling .....	377
<b>17 Ansvar för och organisation av kollektivtrafiken .....</b>	<b>379</b>
17.1 Inledning.....	380
17.2 Ansvar och organisation på nationell nivå.....	381
17.2.1 Ansvarets fördelning – en översikt .....	381
17.2.2 Sektorövergripande ansvar på nationell nivå .....	382
17.2.3 Sektoransvar på nationell nivå.....	385
17.2.4 Ändrad regionindelning för Vägverket och Banverket.....	390
17.2.5 Nationell plattform för samarbete och utveckling ...	392
17.2.6 Övriga aktörer på nationell nivå.....	393
17.3 Ansvar och organisation på lokal och regional nivå.....	396
17.3.1 Kollektivtrafiken som ett värdeskapande intressentnätverk.....	396
17.3.2 Det gemensamma ansvaret .....	398
17.3.3 Mål och uppföljning.....	399
17.3.4 En mer aktiv ägarstyrning .....	400
17.3.5 Vidgat ansvarsområde och nya verksamhetsområden .....	402
17.3.6 Organisationsfrågor .....	404
17.3.7 Utvecklad planering.....	412

Reservationer och särskilda yttranden.....	415
Referenser.....	433

**Bilagor**

Bilaga 1 Kommittédirektiv.....	439
Bilaga 2 Tilläggsdirektiv.....	447
Bilaga 3 Ett forum för samarbete .....	449
Bilaga 4 Lagförslag Fysisk planering .....	453
Bilaga 5 Lagförslag Förstärkt konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer.....	473
Bilaga 6 Förteckning över underlagsrapporter .....	485
Bilaga 7 Förteckning över seminarier och konferenser .....	487

# Sammanfattning

Kollektivtrafiken bör ses som ett strategiskt medel att uppnå transportpolitiska och andra viktiga samhällsmål t.ex. avseende sysselsättning, utbildning, miljö, energi m.m.

Kommittén lägger ett stort antal förslag som kan bidra dessa mål genom att göra kollektivtrafiken attraktivare och effektivare. Samtidigt ser vi en högst oroande utveckling framför oss de närmaste åren. Trafikhuvudmännen står inför ökande kostnader och underskott samtidigt som ägarna, kommuner och landsting, också har stora och ökande ekonomiska problem.

På kort sikt förutser vi ökade taxor och neddragningar i trafikutbudet på många håll i landet. Det kommer att medföra ett minskat resande. Om kommitténs förslag genomförs är vår bedömning att de på längre sikt kommer att leda till ett ökat kollektivt resande och bidra till målet om en ökad andel kollektivt resande. Det torde dock förutsätta att ökade resurser kan tillföras sektorn.

## A. Utgångspunkter

### *Kommitténs direktiv*

Kommitténs uppgifter har varit att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén har vidare haft i uppgift att utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i vårt arbete har, i enlighet med vårt direktiv, legat på den lokala och regionala kollektivtrafikens område dvs. trafik huvudmännens ansvarsområde. I texten nedan använder vi

ordet kollektivtrafik för denna trafik. Tidsramen för våra bedömningar har omfattat tiden fram till år 2020.

*Kollektivtrafiken är ett strategiskt medel att uppnå andra samhällsmål och konsumentnytta*

Kollektivtrafiken är ett strategiskt medel att uppnå ett utålligt transportsystem och andra viktiga samhällsmål om sysselsättning, utbildning m.m. Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet för alla till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Den bidrar därmed till regional utveckling och tillväxt. I större städer bidrar den till att minska miljöproblem och trängsel samt till att öka rörligheten för barn och äldre. Genom att de som åker kollektivt rör sig mer till fots förbättras också deras hälsa. En bra kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämställt transportsystem.

Alla åtgärder i kollektivtrafiken bör utgå ifrån ett konsumentperspektiv och bör bl.a. värderas utifrån vilken konsumentnytta den medför. Kollektivtrafikens främsta uppgift är att ge medborgarna en god tillgänglighet. För resenären startar resan vid dörren och avslutas när man når målet. Denna hela resa består ofta av olika delar där kollektivtrafiken kan användas på en eller flera delar. Ur konsumentperspektiv bör man se till att hela denna resa kan genomföras på ett enkelt och bekvämt sätt. "hela resan" har blivit ett begrepp som används för att markera detta synsätt där man också beaktar olika gruppers t.ex. funktionshindrades, barns och arbetspendlares speciella behov.

*Samverkan och samordning*

Kollektivtrafiken är ett system där olika färdmedel måste samordnas för att resenären skall kunna genomföra en resa från dörr till dörr. Där ingår linjebunden trafik och olika typer av särskild trafik som skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Den kan utföras med olika färdmedel som buss, taxi, spårbundna fordon, båt och regional flyg. Individuella färdmedel som personbil, cykel och förflyttningar till fots användes dessutom ofta för att ta sig till kollektivtrafikens hållplatser och terminaler. En förutsättning för att hela systemet skall fungera för resenären är att alla inblandade aktörer



samarbetar när det gäller information, taxesystem, tidtabeller, bytespunkters utformning och lokalisering m.m. De som planerar och ansvarar för kollektivtrafiken bör även söka ett utökat samarbete med andra vars arbete direkt eller indirekt kan gynna kollektivtrafikens utveckling.

### *Tre perspektiv*

Kommittén har arbetat efter tre perspektiv: konsumentperspektivet, samhällsperspektivet och producentperspektivet. Konsumentperspektivet har handlat om frågor som vilka resbehov, krav och önskemål, som olika grupper har på kollektivtrafiken. Vad kännetecknar en attraktiv kollektivtrafik? Hur kan vi göra den mer attraktiv? I samhällsperspektivet har vi behandlat frågor om vad kollektivtrafiken betyder för ett långsiktigt hållbart transportsystem och samhällets utveckling i övrigt. I producentperspektivet har vi fokuserat frågor om vad som kan göra kollektivtrafiken effektivare och samtidigt hålla resenären i centrum. Vi anser att konsumentperspektivet är viktigast och har haft detta som utgångspunkt för arbetet med de övriga två perspektiven.

Under respektive perspektiv har vi prioriterat ett antal delområden för vidare studier. Kapitelindelningen följer i stort dessa prioriteringar.

### *Trafikhuvudmannareformen lade grunden*

Huvudmannareformen 1978 och överförandet av trafikeringsrätterna till huvudmännen 1985 har varit avgörande för utvecklingen av kollektivtrafiken de senaste decennierna. De har huvudsakligen haft positiva effekter på trafiken och följaktligen även för resenärer och samhället i stort. Trafikhuvudmannareformen lade grunden kollektivtrafikens expansion och samordning. Upphandlingssystemet har medfört en effektivisering av driften och åtminstone initialt minskade kostnader för kollektivtrafiken. Vid senare års upphandlingar har dock priserna tenderat öka.

*Resandet och dess utveckling*

Antalet resor med kollektivtrafik har under den senaste 20-årsperioden varit relativt stabilt men ökat något under 90-talet. Resorna har dock blivit genomsnittligt längre vilket förklarar den ökning som skett i trafikarbetet. Andelen kollektivresor av alla resor inklusive gång och cykel har också varit relativt konstant ända sedan slutet av 70-talet. Andelen bilresor har dock ökat speciellt för kvinnor medan andelen gång och cykel har minskat. Bilen har alltså i ökad utsträckning börjat användas för korta resor.

Trafikarbetet uttryckt som personkilometer har ökat kraftigt både med bil och kollektiva färdmedel. Det har dock ökat snabbare för bil. Kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet har därför minskat.

Enligt de prognoser och tendenser vi kan se idag uppvisar personbilsinnehavet en fortsatt stor tillväxtpotential, vilket påverkar det kollektiva resandet. Men bilismens framtida expansion blir alltmer känslig för t.ex. inkomstförändringar, värderingsförändringar och konkurrerande alternativ i form av god kollektivtrafik. Detta gäller särskilt i storstadsregionerna och de större städerna, medan förutsättningarna för kollektivt resande i mindre orter och på glesbygden blir alltmer bekymmersamma. Det är de unga som utgör den dynamiska kraften i fråga om efterfrågan på kollektivresor – förutsatt att utbudet och priset är anpassat till deras förutsättningar

Det mer regelbundna resandet, som till arbete och skola samt i tjänsten ökar sin andel av det kollektiva resandet. De allt fler och längre fritids-, service-, och inköpsresorna minskar däremot sin andel. Ökad användning av informationsteknologi kan relativt sett komma att gynna kollektivresandet.

Kollektivtrafiken har en fördelningspolitisk profil. Ungdomar, kvinnor, personer utan inkomst, personer utan bil, boende i flerfamiljshus, hushåll med minst tre personer använder kollektivtrafiken i högre grad än andra. Kostnaderna för kollektiva resor är av marginell betydelse för befolkningen som helhet. Totalt används mindre än en procent av medelinkomsten till kollektivt resande. Genomsnittet döljer dock avsevärda skillnader mellan olika grupper med avseende på inkomst och nyttjande av kollektivtrafiken. Ungdomar använder cirka tio gånger så stor del av sin inkomst till kollektiva resor. Kvinnor använder dubbelt så stor andel av sin inkomst på kollektivtrafiken som män gör. Om man t.ex. är ensam-

stående med två hemmavarande barn i gymnasieåldern och alla behöver periodkort, så kan kostnaden för kollektiva resor bli uppemot en femtedel av nettoinkomsten.

## B. Kommitténs vision

I vårt delbetänkande (SOU 2001:106) *Kollektivtrafik med människan i centrum* har vi formulerat en vision om kollektivtrafiken år 2020. Den sammanfattas på följande vis:

Kollektivresandet utgör år 2020 en naturlig del av de flesta människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet när man behöver förflytta sig.

Andelen kollektivt resande har alltså ökat kraftigt. De nya resenärerna är främst unga människor. Att för det mesta utnyttja kollektiva färdmedel stämmer med de värderingar och nya livsmönster som ungdomen började utveckla vid slutet av 1900-talet. Oftast är det enklare och bekvämare att resa kollektivt än med egen bil. Dessa förändringar i resmönstret har skett i takt med att kollektivtrafikutbudet blivit alltmer flexibelt och utvecklats till ett för de allra flesta attraktivt och effektivt transportsystem, som nu betydligt mer än vid sekelskiftet bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt, regional utveckling, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet.

Vi är medvetna om att denna vision är ambitiös men:

Visioner är inte konkreta handlingsprogram utan ledstjärnor för övergripande långsiktiga ställningstaganden. När en rorsman styr efter stjärnorna är det inte för att komma dit utan för att hamna rätt.

Kommittén har haft som konkret mål för sitt arbete att kollektivtrafikens andel av resandet skall öka, dock inte på bekostnad av gång och cykel.

## C. Bedömningar och huvudförslag

En sammanställning över samtliga förslag återfinns i del D av denna sammanfattning.

### *Hur får vi fler att åka kollektivt?*

Resenärerna är ingen enhetlig grupp. Deras önskemål och behov varierar beroende på ålder, kön, familjesituation, inkomst, tillgång till bil, eventuella funktionshinder m.m. De beror också på var i

landet de bor, vilken standard de har i utgångsläget och på ändamålet med resan. Prioriteringen av faktorer är också olika för dem som redan åker kollektivt respektive de som åker bil. Allt detta bör man ha i minnet när man uttalar sig om vilka faktorer som är viktigast.

För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer vi att följande punkter är viktiga:

- Satsa främst på att behålla dagens resenärer (särskilt ungdomar) och få de som reser sällan att resa mer. För de med begränsade ekonomiska resurser, t.ex. ungdomar, är priset viktigt.
- Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten.
- Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter t.ex. med anropsstyrning i glesare områden.
- Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar.
- Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och mer synlig personal samt öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans.
- Inför system för att snabbt ta hand om klagomål och utnyttja dessa vid utvecklingsarbetet.
- Marknadsför kollektivtrafiken mer aktivt t.ex. i form av direktmarknadsföring. Människor är lättast att påverka när de måste ändra sina vanor, t.ex. vid byte av bostad eller arbetsplats.

#### *Samordnade informations- och biljettsystem*

Idag är det stora skillnader i utformningen av informations- och biljettsystem i olika delar av landet och för olika färdmedel. För resenären är det viktigt att kunna få information om och biljett för sin Hela Resa, dörr till dörr, på ett enkelt sätt. De som bedriver yrkesmässig linjetrafik eller anslutningstrafik till linjetrafik ska tillhandahålla trafikinformation på ett standardiserat sätt och medverka i biljettsamarbete. Biljettförsäljning och automater bör finnas samlade på ett ställe på stationer och bytespunkter. Automaterna bör ha likartad funktionell uppbyggnad så att resenären känner

igen sig och lätt kan hantera olika varianter. Stora brister finns idag avseende information vid förseningar. Ett system för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation är angeläget att utveckla.

Det bör även utvecklas ett för hela landet och för olika kollektiva färdmedel gemensamt resplaneringssystem. Vidare föreslås ett gemensamt telefonnummer som täcker all kollektivtrafik som ett komplement till de olika nummer som finns idag. För utvecklingen av de här systemen föreslås att det skall vara möjligt att få statligt stöd. Ett gemensamt betalkort för kollektivtrafik är redan på väg att införas i landet.

#### *Ett förbättrat konsumentskydd*

Konsumentskyddet för kollektivresenärer bör stärkas. För detta krävs en bred och samlad strategi, där den grundläggande delen är att införa ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd. Lagen bör kompletteras av transportörernas resvillkor. Branschorganen bör ta ansvar för att upprätta normalvillkor för resor med den trafik som trafikhuvudmännen bedriver.

Lagen bör vara transportslagsövergripande och gälla oavsett om huvudmannaskap. Reglerna bör stimulera både resenärer och transportörer att förebygga skada. Tyngdpunkten i ersättningsfrågor bör ligga på förseningar och inställda förbindelser. Ersättningsnivån bör avspegla biljettpriiset för den ersättningsgrundande resan. Transportörerna bör få rimliga möjligheter att skydda sig mot höga ersättningsanspråk. Transportörerna skall ha rätt att återkräva utgiven ersättning från den som orsakat förseningen eller störningen.

Staten bör via kompletteringar i befintliga regelverk ge de viktigaste aktörerna inklusive sina egna myndigheter, verk och bolag sådana riktlinjer att deras verksamhet är i linje med den nya lagens intentioner om ett ökat konsumentskydd.

#### *Samordning av all kollektivtrafik i trafiksvaga områden ett villkor för statligt stöd*

Kollektivtrafiken har i glesbygd såväl som i andra delar av landet en viktig uppgift att tillgodose behovet av arbets- och skolresor samt service- och fritidsresor. Kommittén bedömer att det behövs ett

visst utbud för att denna uppgift skall kunna uppfyllas. Vi bedömer det utbudet som 5 dubbelturer per dag. Det kräver en samordning av alla typer av kollektivtrafik – linjetrafik skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor samt att möjligheterna med det som kallas anropsstyrd trafik tas tillvara. I extrem glesbygd och för skärgårdsöar kan även denna nivå vara svår att uppnå.

Kommunerna bör ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen. Trafikhuvudmännen bör öka samarbetet med små operatörer (t.ex. taxi) och organisationer inom den s.k. sociala ekonomin för att få fram attraktiva, effektiva och trafiksäkra transportlösningar. Kraven på fordonsutrustning och arbetsstidsregler för buss och taxi förändras så att möjligheterna att bedriva en effektiv och samordnad kollektivtrafik förbättras.

Ett tillfälligt statligt driftsstöd bör inrättas för anropsstyrd anslutningstrafik till linjetrafik eller andra viktiga mål. Stödet villkoras med krav på samordning av linjetrafik med övriga former av samhällsbetalda transporter. Ett engångsstöd bör ges till metodutveckling, inledande planering och för samordning av all kollektivtrafik. Nivå och principer för stödet i övrigt utreds.

#### *Bättre metoder att beakta kollektivtrafikens nytta*

Kommittén anser att nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoder inte beaktar kollektivtrafikens nyttoaspekter på ett tillfredsställande sätt. Därför föreslår vi att nuvarande samhällsekonomiska metoder för att prioritera infrastrukturprojekt kompletteras med metoder såsom Multikriteria-analys. SIKAs och trafikverken bör utreda hur detta kan ske. Regeringen bör ta initiativ till en utveckling av mått på kollektivtrafikens samhällsnytta. Slutligen föreslås att trafikhuvudmännen i sina långsiktiga, strategiska planer bör formulera mål för verksamheten i samhällsnyttotermer och följa upp målen

#### *Svår ekonomisk situation för trafikhuvudmännen och deras ägare*

På grund av de kraftiga kostnadsökningar som under de senaste åren drabbat många län och trafikhuvudmän finns stor risk att de tvingas skär ned trafiken. I glesbygd kan det innebära att människors möjligheter att klara sina dagliga ärenden, t.ex. arbetsresor

försvinner helt. Det kan i sin tur få till följd att de tvingas flytta. I storstäderna kan det leda till allvarliga problem med ökad trängsel och svårigheter att klara miljömål.

Kommittén bedömer därför att det behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken. Kommittén föreslår att de regionalpolitiska medel som tilldelas länsstyrelser, regioner respektive samverkansorgan också ska kunna användas för kollektivtrafik. Vidare bör en större del av de statliga investeringsmedlen användas för investeringar i kollektivtrafikprojekt. Det bör också vara möjligt att använda dessa investeringsmedel för objekt där kommunerna är väghållare. Det senare prövas nu i några kommuner.

#### *Förändrade beskattningsregler får fler att åka kollektivt*

Idag missgynnas kollektivresenärer jämfört med de bilister som har tillgång till fri parkering på sin arbetsplats. Kort eller resor subventionerade av arbetsgivaren beskattas vilket i praktiken sällan sker för fri parkering. Kommittén har inventerat vilka möjligheter det finns att stimulera till ökat kollektivresande genom förändringar i beskattningen av fri parkeringsplats och i reglerna för reseavdrag.

Kommittén föreslår att regeringen utreder hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas. Regeringen bör även utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i stadsområden med rimliga krav på kontroll. Vidare bör regeringen utreda ett nytt system för reseavdrag baserat på avstånd mellan bostad och arbetsplats som utgår oavsett färdmedel.

#### *Utveckla formerna för konkurrens och upphandling*

Systemet med upphandling av kollektivtrafik, där operatörer konkurrerar om driften har sammantaget övervägande fördelar för konsumenter, samhälle och producenter. Systemet bör i sina huvuddrag behållas men systemet behöver förbättras och utvecklas. Det förutsätter bl.a. förändring av regelverket, framförallt lagen om offentlig upphandling, men också utveckling av planeringsunderlag och upphandlingsmetoder.

En generell frihet för kommersiella operatörer att bedriva lokal och regional linjetrafik har fler nackdelar än fördelar och kommer

sannolikt att medföra en totalt sett sämre trafikförsörjning. Dagens system, där trafikhuvudmannen i praktiken har ensamrätt till att bedriva kollektivtrafik, bör bibehållas. Det är dock önskvärt att skapa utrymme för nya lösningar.

Lagen om offentlig upphandling bör ses över utifrån de speciella behov som uppkommer när fleråriga tjänstekontrakt upphandlas. Den bör medge rätt till omförhandling inom vissa gränser. I de fall linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor ingår i ett samordnat system bör lagen medge att systemet upphandlas samordnat. Beställningscentraler ska kunna överföras till trafikhuvudmannen utan föregående upphandling.

En modell för tävling och eventuell upphandling av idéer om och förslag till utformning av kollektivtrafiken bör utvecklas. Trafikhuvudmannen bör även överväga att ge ett aktivt, ekonomiskt och professionellt stöd till initiativ, från kommersiella operatörer eller lokala föreningar, som kan bidra till att bättre trafiklösningar kommer utvecklas och implementeras.

Kommersiella operatörer bör kunna erhålla tidsbegränsade trafik-tillstånd för kommersiell linjetrafik, efter trafikhuvudmannens medgivande och med de villkor denne föreskriver.

Trafikhuvudmännen bör i sina upphandlingar beakta strategiska arbetsmiljöfrågor och i högre grad ta tillvara erfarenheter hos operatörernas personal.

#### *Vidga huvudmännens ansvar och styr mot de transportpolitiska målen*

Ansvarsfördelningen för kollektivtrafiken mellan stat, kommuner och landsting är i stort väl avvägd. Statens roll och verksamhet behöver dock förtydligas, samordnas och förstärkas i vissa avseenden. Näringsdepartementet bör förstärka och utveckla sitt helhetsansvar för de nationella och sektorövergripande kollektivtrafikfrågorna. Trafikverkens sektoransvar på kollektivtrafikområdet ska formuleras likartat i verkens instruktioner och regleringsbrev. I dessa ska regeringen även ställa krav på redovisning av insatser och resultat. Förutsättningarna för en gemensam regionindelning för Väg- och Banverk bör utredas. Verkens regioner bör få gemensamma styrelser med regional politisk förankring.

En Kollektivtrafikdelegation bör inrättas med huvuduppgift att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga



utveckling. Den bör även tjäna som ett forum för ökad samverkan mellan staten och kollektivtrafikens aktörer på nationell nivå.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en samhällelig service som bedrivs på en konkurrensutsatt marknad. Verksamheten bör därför bedrivas med utgångspunkt i såväl ett konsument- som samhälls- och producentperspektiv. Finansieringen och den demokratiska förankringen talar för att kommuner och landsting även i fortsättningen bör vara gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken. Behovet av samordning talar för att de ansvariga även i fortsättningen bör ha en gemensam trafikhuvudman. Ägarnas styrning bör förbättras genom ett ökat kommunalt engagemang i kollektivtrafiken. Trafikhuvudmännen bör utveckla en helhetssyn på kollektivtrafiken och verka för en samordning av alla kollektiva transportformer i Hela Resans anda. Berörda aktörer bör utreda innehåll, form och process för en långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken.

Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör revideras så att kopplingen till de transportpolitiska målen förstärks, att trafikhuvudmännen ges möjlighet att ta ansvar för ett bredare verksamhetsfält, bl.a. skolskjutsar, att lagens fokusering på den linjebundna trafiken tas bort, att de kollektivtrafikansvariga ges rätt att i samarbete med ansvariga i andra län bilda storregionala trafikhuvudmän för hela eller delar av kollektivtrafiken, att ökade krav ställs på att en långsiktig och strategisk planering samt att krav på uppföljning förs in i lagen.

#### *Program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling*

En ständigt pågående forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess inom kollektivtrafikens område är en förutsättning för dess utveckling och möjligheter att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. En god försörjning med välutbildad personal på alla nivåer är också av stor vikt. VINNOVA bör i samarbete med övriga aktörer på kollektivtrafikområdet ta fram ett samordnat och gemensamt program för forsknings, utveckling och utbildning. En kraftsamling måste göras på ett begränsat antal forskningsmiljöer som kan bestå under lång tid och som också kan bidra med utbildning inom sektorn.

Kompetensen hos personalen bör ökas genom bättre rekrytering och utbildning. En utbildningsväg i gymnasieskolan inom service-

sektorn, lämplig för blivande förare, verkstadsteknisk och annan servicepersonal i kollektivtrafiken bör inrättas. Parallellt måste en satsning göras på eftergymnasial utbildning. Trafikhuvudmännen bör vid sina upphandlingar ställa krav på att bussförare och annan servicepersonal i kollektivtrafiken erbjuds en god arbetsmiljö.

#### *Avslutande kommentar*

Kollektivtrafiken står idag inför en svår situation med ökade kostnader samtidigt som ägarna kommuner och landsting har stora ekonomiska problem. På kort sikt kan man därför förutse ökade taxor och neddragningar i trafikutbudet på många håll. Det kommer att medföra ett minskat resande. Om kommitténs förslag genomförs är vår bedömning att de på längre sikt kommer att leda till ett ökat kollektivt resande och att målet om en ökad andel kollektivtrafik kan nås. Det torde dock förutsätta att ökade resurser kan tillföras sektorn.

## D. Sammanställning av samtliga bedömningar och förslag

Här följer an sammanställning kapitelvis av samtliga de bedömningar och förslag som kommittén lagt.

### Kapitel 2. Förändringar i resandet

Sammanfattningsvis kan konstateras;

- att antalet resor med kollektivtrafik under en 20-årsperiod har legat relativt stabilt (se kapitel 6.1.1) men ökat något under 90-talet och ligger kring 1,1 miljard år 2000. Resorna har dock blivit längre vilket förklarar ökningen i trafikarbetet. Andelen kollektivresor av alla resor inklusive gång och cykel har också varit relativt konstant ända sedan slutet av 70-talet (se vidare kapitel 6.1.1). Andelen bilresor har dock ökat på bekostnad av gång och cykel. Bilen har alltså i ökad utsträckning börjat användas för korta resor.
- att trafikarbetet ökat kraftigt både med bil och kollektiva färdmedel. Det har dock ökat snabbare för bil. Kollektivtrafikens andel av trafikarbetet har därför minskat.

### Kapitel 3. Resenärernas önskemål och behov

#### Kommitténs bedömning

För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer vi att följande punkter är viktiga:

- Satsa främst på att behålla dagens resenärer särskilt ungdomarna och stimulera sällanresenärerna att åka mer (3.1).
- Inför system för att snabbt ta hand om kundklagomål och att utnyttja dessa vid utveckling av trafiken (3.2.1).
- Öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans (3.7).
- Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning av personal och mer synlig personal (3.8).
- Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten (3.10).

- Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter eventuellt med anropsstyrning i glesare områden (se vidare kapitel 16) (3.10).
- Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar (3.10).
- All statistik över resande, behov m.m. bör vara uppdelad på ålder och kön.

## Kapitel 5. Kollektivtrafiken efter huvudmannareformen 1978

### Kommitténs bedömning

Huvudmannareformen 1978 och avregleringen av trafikeringen 1985 var nödvändig ur rationaliseringssynpunkt och har tillsammans med övriga förändringar i lagstiftningen angående kollektivt resande i stort sett haft positiva effekter både för resenärerna och branschen.

### Kommitténs slutsatser

- Upphandlingen minskade inledningsvis huvudmännens trafikeringsskostnader vilket gjorde att utbudet kunde öka och taxehöjningarna hållas tillbaka. Nu kalkylerar operatörerna i den kraftigt omstrukturerade branschen med högre marginaler. Detta kan komma att medföra, att ekonomiskt pressade trafikhuvudmän tvingas begränsa trafikutbudet och höja taxorna.
- Det är positivt att huvudmännen vid upphandling nu allmänt ställer artikulerade miljö- och säkerhetskrav m.m. och att de tidigare s.k. bruttoavtalen alltmer ersätts av incitamentsavtal, som premierar hög resenärsstandard och växande passagerarantal.
- Att många kommuner och samtliga länstrafikhuvudmän ser som angeläget – både ur resstandards- och kostnadssynpunkt – att linjetrafik, skolresor, färdtjänst och ”vanliga resor” samordnas mer, måste nu snabbt leda till att så också kan ske.
- Brist på förare och annan personal måste åtgärdas, bl.a. genom åtgärder i utbildningssystemet och genom att den fysiska och psykiska arbetsmiljön i branschen förbättras.

(Särskilt yttrande av c)

## Kapitel 6. Hur utvecklas kollektivresandet framöver?

### Kommitténs slutsatser

- Kollektivtrafiken får troligen fler resenärer, om man lockar personer som åker sällan att göra det oftare, än om man försöker få notoriska bilister att ändra sitt beteende (6.1.2).
- Personbilsinnehavet har en fortsatt stor tillväxtpotential vilket påverkar det kollektiva resandet. Men bilismen framtida expansion blir alltmer känslig för t.ex. inkomstförändringar, värderingsförändringar och konkurrerande alternativ i form av god kollektivtrafik. Detta gäller särskilt i storstadsregionerna och de större städerna, medan villkoren för kollektivt resande i mindre orter och på glesbygden blir alltmer bekymmersamma (6.4).
- Det är de unga som utgör den dynamiska kraften vad gäller efterfrågan på kollektivresor – förutsatt att utbudet och priset är anpassat till deras förutsättningar (6.6).
- Det mer regelbundna resandet, dvs. till arbete, skola och i tjänsten, ökar sin andel av kollektivtrafiken medan de allt fler och längre fritids-, service-, och inköpsresorna minskar sin andel (6.7).
- Ökad användning av informationsteknologi och mer virtuell rörlighet kan relativt sett komma att gynna kollektivresandet (6.8).

## Kapitel 7. Marknadsanalys och marknadsföring

### Kommitténs bedömning

Ett förbättrat marknadsarbete kan ge ett betydligt ökat kollektivt resande. Väl utformat kan det också innebära att trafikhuvudmän och operatörer tjänar pengar på fler resenärer.

Det behöver skapas bättre utvecklingsmöjligheter för personal med kundkontakt. En nöjd personal är god marknadsföring i sig. Mer kompetensutveckling behövs med avseende på resvaneundersökningar, marknadsanalys och marknadsföring. Bygg partnerskap och skapa mervärde för befintliga kunder genom att de får tillgång till erbjudanden från andra företag och branscher.

### Kommitténs förslag

- Trafikhuvudmännen och operatörer bör arbeta mer med marknadsundersökningar och marknadsföringsåtgärder riktade mot specifika kundgrupper (7.1, 7.4).
- Trafikhuvudmännen bör tydliggöra sina mål och strategier internt och externt (7.2, 7.4).
- Branschorganen bör göra systematiska jämförelser med andra branscher och dess framstående företag, lär av andra branscher (7.3).
- Kollektivtrafikens statliga, kommunala och privata aktörer bör utarbeta en nationell modell för resvaneundersökningar inom kollektivtrafiken. Modellen kan bli en bas för utvecklingsarbete och riktad marknadsföring (7.4).
- För att en intensifierad marknadsföring ska få god effekt krävs att utbudet anpassas efter olika resenärgrupper och resändamål. Det handlar om flexibla utbud och fordon, likväl som mer kundanpassade information och taxor.

## Kapitel 8. Tillgänglighet, förenkling och samordning

### Kommitténs bedömning

#### *Samverkan för ökad attraktivitet*

Kollektivtrafiken måste bli mer attraktiv och tillgänglig. Konsumentperspektivet och begreppet "hela resan" är därvid viktiga utgångspunkter. För att uppnå ett kollektivtrafiksystem som är lätt att använda från dörr till dörr och samtidigt är effektivt, måste alla delar av systemet samverka. Det gäller t.ex. information, tidtabeller, taxsystem och fysiska förhållanden vid bytespunkter. Kommittén anser att trafikhuvudmännen bör ges ett ansvar för att underlätta samverkan mellan alla typer av kollektivtrafik – buss, spårbundna färdmedel, taxi regionalt flyg och båt – inom respektive län i syfte att utveckla kollektivtrafiken.

#### *Ett samordnat informations- och biljettsystem*

En ökad tillgänglighet till och attraktivitet i kollektivtrafiken kan bl.a. åstadkommas via ett nationellt samordnat informations- och

biljettsystem. Kommittén anser det angeläget att det sker en standardisering och harmonisering över landet och för olika färdmedel av informationssystem, biljettsystem, resvillkor m.m.

### *Förbättrat konsumentskydd*

Konsumentskyddet för kollektivresenärer bör stärkas. För detta krävs en bred och samlad strategi, där den grundläggande delen är att införa ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd. Lagen bör kompletteras av transportörernas resvillkor. Branschorganen bör ta ansvar för att upprätta normalvillkor för resor med den trafik som trafikhuvudmännen bedriver.

Lagen bör vara transportslagsövergripande och gälla oavsett huvudmannaskap. Reglerna bör stimulera både resenärer och transportörer att förebygga skada. Tyngdpunkten i ersättningsfrågor bör ligga på förseningar och inställda förbindelser. Ersättningsnivån bör avspegla biljettpriset för den ersättningsgrundande resan. Transportörerna bör få rimliga möjligheter att skydda sig mot höga ersättningsanspråk. Transportörerna skall ha rätt att återkräva utgiven ersättning från den som orsakat förseningen eller störningen.

Staten bör via kompletteringar i befintliga regelverk ge de viktigaste aktörerna inklusive sina egna myndigheter, verk och bolag sådana riktlinjer att deras verksamhet är i linje med den nya lagens intentioner om ett ökat konsumentskydd.

## **Kommitténs förslag**

### *Ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem*

- Rikstrafiken bör fortsätta att stödja utveckling och samordning av befintliga informations- och resplaneringssystem till ett nationellt, transportslagsövergripande system (8.2).
- Ett nationellt transportslagsövergripande informationssystem bör anses tillhöra transportinfrastrukturen och därmed delfinansieras med statliga nationella medel. Regeringen bör utreda hur ett sådant stöd kan utformas (8.2).
- Vägverket och Banverket bör i samverkan med berörda aktörer se över möjligheterna att ställa krav på öppna användargränssnitt mellan befintliga och kommande informationssystem (8.2).

- Vägverket ges i uppdrag att komplettera databasen i den Nationella Vägdata-basen (NVDB) med hållplatsdata (8.2).
- Vägverket och Banverket bör ställa krav på alla som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg att delta i en nationell informationssamverkan (8.2).
- Resenären ska vid varje bytespunkt, på platsen, per telefon eller på annat sätt, kunna få kontakt med någon, som kan tillhandahålla aktuell information om kollektivtrafiken. (8.2).
- Rikstrafiken bör ges fortsatt uppdrag att följa upp och vid behov stödja införandet av ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik i landet (8.3).
- Banverket bör ges i uppdrag att i samarbete med berörda myndigheter och branschaktörer, ta fram system för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation (8.4).
- Varje operatör och trafikhuvudman bör tillhandahålla störningsinformation (8.4).
- Trafikverken bör undersöka om det är möjligt att föreskriva gemensamma, nationella och funktionella standardkrav på biljett-automater (8.7).
- För smidiga och attraktiva byten mellan tåg och bussar i lokal, regional och interregional trafik bör tågoperatörer och trafik-huvudmän samverka vid planering av tidtabellerna (8.8).

#### *Åtgärder för ett ökat konsumentskydd i kollektivtrafiken (8.9)*

- En ny lag om ersättning m.m. vid transport av passagerare och deras bagage införs som en del i en samlad strategi för ett ökat konsumentskydd i kollektivtrafiken.
- Bestämmelser om konsumentskydd förs in i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Motsvarande bestämmelser bör föras in i lämpligt regelverk för övrig kollektivtrafik, som t.ex. taxi och långväga buss.
- Rikstrafiken ges i uppdrag att införa konsumentskyddande villkor vid sina upphandlingar och i sina avtal med operatörer.
- Vägverket ges i uppdrag att utreda om det kvalitetscertifierings-system man överenskommet med bussbranschen kan göras obligatoriskt.
- Banverket ges i uppdrag att teckna (incitament)avtal med tågoperatörerna om hanteringen av regresskrav från tågtrafikföretagen sida.



- I ägardirektiven till SJ AB ska vikten av att stärka konsumentens ställning betonas.

(Reservationer från m och mp)

## Kapitel 9. Miljö och trafiksäkerhet

### Kommitténs förslag

#### *Miljö (9.1.8)*

- Utveckla fordonsbeskattningen med verkningsfulla incitament för lägre utsläppsnivåer.
- Eftersträva regelverk och skattesatser som möjliggör och stimulerar uppgradering av befintliga fordon. Alternativt, om EU:s lagstiftning lägger hinder i vägen, genomför investeringsprogram för eftermontage av avgasrening.
- Genomför ett utbildningsprogram för kollektivtrafiken; utbilda samtliga förare i sparsam körning, komplettera med komfortinriktning och utveckla system för mätning av individuell förbrukning, kompletterad med ett uppmätt komfortindex.
- Formulera en tydlig politik för alternativa drivmedel. Klargör vilken inriktning som eftersträvas beträffande beskattning och satsning på produktion. Skapa en faktabank med rekommendationer för olika bränslen.
- Stimulera forskning och utveckling mot effektivare bränsle- och fordonsystem för minskad bränsleförbrukning.

#### *Säkerhet (9.2.4)*

- Ta fram, marknadsför och bygg trafiksäkrare hållplatsområden och terminalområden både i tätort och på landsbygden.
- Trafiksäkra skolskjutsar genom bättre statistik, säkra skolvägar, ansvarsfördelning för hela resan, säkra hållplatser och passager samt kvalitetssäkra vid upphandling.
- Trafiksäkra fordonen och överväg att vid upphandling ställa krav på hastighetsregulator och alkolås på alla bussar.
- Vidareutbilda och certifiera förarna.
- Inför kvalitetssystem hos alla bussföretag som beaktar trafiksäkerheten för passagerarna, föraren och medtrafikanter.
- Trafiksäkerhetskrav bör ställas vid upphandling av all kollektivtrafik.

## Kapitel 10. Samhällsnytta

### Kommitténs bedömning

Kommittén bedömer att nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoder som används vid utvärderingar av trafikinvesteringar är behäftade med allvarliga brister.

### Kommitténs förslag

- Nuvarande samhällsekonomiska metoder för att prioritera infrastrukturprojekt bör kompletteras med metoder såsom Multi-kriteria-analys (10.3, 10.5).
- Regeringen bör ta initiativ till en utveckling av mått på kollektivtrafikens samhällsnytta (10.3).
- Regeringen bör ge SIKA och trafikverken i uppdrag att närmare utreda hur detta kan ske (10.5).
- Trafikhuvudmännen bör i sina långsiktiga, strategiska planer formulera mål för verksamheten i samhällsnyttotermer och följa upp målen.

## Kapitel 11. Fördelningseffekter av kollektivtrafiken

### Kommitténs slutsatser

Kollektivtrafiken har en fördelningspolitisk profil. Ungdomar, kvinnor, personer utan inkomst, personer utan bil, boende i flerfamiljshus, hushåll med minst tre personer använder kollektivtrafiken i högre grad än andra. För dem står oftast ej heller något alternativ färd sätt till buds. Därför är en bra kollektivtrafik högst väsentlig för dessa grupper.

Kostnaderna för kollektiva resor är av marginell betydelse för stora delar av befolkningen. Totalt används mindre än 1 % av medelinkomsten till kollektivt resande. Genomsnittet döljer dock avsevärda skillnader mellan olika grupper med avseende på inkomst och nyttjande av kollektivtrafiken. Vissa grupper som tex. ungdomar använder cirka tio gånger så stor del av sin inkomst till kollektiva resor. Kvinnor använder dubbelt så stor andel av sin inkomst på kollektivtrafiken som män gör. För en ensamstående med två hemmavarande barn i gymnasieåldern

och alla behöver periodkort, så kan kostnaden för kollektiva resor bli uppemot en femtedel av nettoinkomsten.

De grupper som är mest benägna att ändra sitt resbeteende vid förändringar i taxor eller utbud är de som har alternativ dvs. möjlighet att använda bil. De som ej har något alternativ tvingas avstå från att resa om taxor eller utbud försämras kraftigt.

Den relativa kostnaden för trafiken är högre i större tätorter än i mindre tätorter och glesbygd. Ägartillskottet (kr/pkm) är däremot cirka fem gånger så högt i landsbygdstrafik som i trafik i större tätorter. Fördelningen av ägartillskott gynnar de som bor och verkar i lands- och glesbygd.

### Kommitténs förslag

- Lämplig myndighet ges i uppdrag att utveckla bättre metoder för att bedöma fördelningseffekter av olika åtgärder i kollektivtrafiken. Fördelningseffekter ska bedömas i samband med analyser av samhällsekonomi och samhällsnytta.

## Kapitel 12. Fysisk planering och kollektivtrafik

### Kommitténs bedömning

Kommittén bedömer att den fysiska planeringen på lång sikt har en avgörande inverkan på möjligheterna att åstadkomma en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Det behövs en bättre samverkan mellan samtliga berörda aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. De olika planerna på dessa olika nivåer behöver samordnas bättre. För att åstadkomma denna samverkan och samordning behövs mer kunskaper men också förändringar i lagstiftningen.

### Kommitténs förslag

- Trafikhuvudmännen bör utarbeta en långsiktig Strategisk plan samt ställa ut den för synpunkter från alla berörda intressenter och låta ägarnas fullmäktige behandla den (12.3).
- Den fysiska planeringen på regional nivå måste etableras respektive förstärkas för att samordning skall kunna ske med infrastrukturplaneringen och kollektivtrafikplaneringen (12.3).

- Kommunerna bör ta fram trafikslagsövergripande planer samordnade med översiktsplaneringen som kan utgöra ett underlag för dialog med THM:s strategiska planer (12.3).
- Kommunerna bör ge THM möjligheter att tidigt medverka i den fysiska planeringen och i den projektering av lokala trafikanläggningar, som direkt eller indirekt påverkar kollektivtrafiken. (12.4).
- Såväl i kommuner som hos THM måste medarbetarna få den kompetens om sambanden fysisk planering – kollektivtrafik som krävs för samarbetet dem emellan. Utbildningen av planerare på högskolenivå bör innehålla moment om sambandet fysisk planering – kollektivtrafik (12.6).
- Trafikhuvudmännen bör i samråd med kommunerna pröva olika former för ökat kommunalt ansvar för en fysisk planering som är gynnsam för den lokala kollektivtrafiken (12.7).
- I de fall kommunen väljer att exploatera områden, som trafikhuvudmannen – åtminstone inledningsvis – inte kan ge en rimlig service inom tillgänglig budget, kan THM erbjuda trafikförsörjning under förutsättning av att kommunen och/eller byggherren bidrar till driftskostnaderna (12.7).
- Synliggör kollektivtrafiken som ett legitimt intresse i Plan- och bygglagen, väg- och järnvägslagarna, i den nationella investeringsplaneringen och i länsplanerna (12.8).
- Synliggör kollektivtrafikens aktörer i sektorsplaneringen, investeringsplaneringen och ange i Huvudmannalagen att trafikhuvudmännen i erforderlig utsträckning skall delta i den fysiska planeringen (12.8).
- Ställ krav på beskrivning av konsekvenser för kollektivtrafiken i relevant lagstiftning (12.8).

(Särskilt yttrande från c)

## Kapitel 13. Ekonomi och finansiering

### Kommitténs bedömning

Underskotten hos trafikhuvudmännen förväntas öka kraftigt under de kommande åren samtidigt som ägarnas ekonomiska utveckling ser mycket bekymmersam ut. Kommittén bedömer att ägarnas möjligheter att täcka de ökande underskotten hos trafikhuvud-

männen är mycket begränsade. Det finns en stor risk att trafik-huvudmännen tvingas skära ned trafiken.

I glesbygd kan det innebära att människors möjligheter att klara sina dagliga ärenden försvinner. I storstäderna kan det leda till allvarliga problem med ökad trängsel och svårigheter att klara miljömål. Det behöver därför tillföras mer statliga medel till kollektivtrafiken.

Idag missgynnas kollektivresenärer jämfört med de bilister som har tillgång till fri parkering på sin arbetsplats. Biljetter, periodkort och resor i kollektivtrafiken som subventioneras av arbetsgivaren beskattas, vilket i praktiken sällan sker för fri parkering.

### Kommitténs förslag

- Regeringen bör låta utreda hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas (13.2).
- Regeringen bör låta utreda ett nytt avdragssystem med resavdrag per kilometer oavsett färdmedel och hur det påverkar de som åker kollektivt respektive bil idag, olika delar av landet och hur man kan beakta de som inte har tillgång till kollektivtrafik respektive de som pendlar riktigt långt med bil (13.2).
- Regeringen bör låta utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden med rimliga krav på kontroll (13.2).
- Kommittén vill peka på möjligheten att se kollektivtrafiken som en del i de regionala tillväxtprogrammen och i EU:s struktur-fondsprogram samt utnyttja medel ur dessa för investeringar i kollektivtrafikanläggningar. En större del av de statliga investeringsmedlen bör användas för investeringar i kollektivtrafikprojekt. Det bör också vara möjligt att använda dessa investeringsmedel för objekt där kommunerna är väghållare (13.3).

(Reservationer från c, fp, kd, m och v. Särskilt yttrande från mp)

## Kapitel 14. Konkurrens och upphandling

### Kommitténs bedömning

Systemet med upphandling av kollektivtrafik, där operatörer konkurrerar om driften har sammantaget övervägande fördelar för konsumenter, samhälle och producenter. Systemet bör i sina huvuddrag behållas men systemet behöver förbättras och utvecklas. Det förutsätter bl.a. förändringar i regelverket, framförallt i lagen om offentlig upphandling för en ökad flexibilitet vid upphandling och i utformning av avtal. Moment av upphandling bör även utnyttjas i planeringsfasen så att man får fram fler nya idéer om och förslag till hur kollektivtrafiken kan utformas.

En generell frihet för kommersiella operatörer att bedriva lokal och regional linjetrafik har fler nackdelar än fördelar. Vid en given samhällelig resursinsats kommer det sannolikt att medföra en totalt sett sämre trafikförsörjning. Dagens system där trafikhuvudmännen i praktiken har ensamrätt till att bedriva lokal och regional trafik i länet bör därför i stort bibehållas. Det är dock önskvärt att skapa ett ökat utrymme för nya och kreativa lösningar i trafiken och kringliggande service.

### Kommitténs förslag

- Trafikhuvudmännen bör i sina upphandlingar beakta strategiska arbetsmiljöfrågor och i högre grad ta tillvara erfarenheter hos operatörernas personal (14.1).
- Lagen om offentlig upphandling ses över utifrån de speciella behov som uppkommer när fleråriga tjänstekontrakt upphandlas, så att den ger rätt till omförhandling inom vissa gränser, t.ex. vid stora förändringar i samhället och resbehov (14.3.2).
- Lagen ska medge att en samordnad upphandling av olika trafikformer görs enligt ett och samma kapitel i LOU (14.3.3).
- Lagen ska medge att ägarna överför sina beställningscentraler till sina trafikhuvudmän utan föregående upphandling (14.3.3).
- Operatörer ska kunna få tidsbegränsade trafiktillstånd för kommersiell linjetrafik efter trafikhuvudmännens medgivande och de villkor denne föreskriver (14.4.2).
- Trafikhuvudmännen bör aktivt stödja initiativ från operatörer eller lokala föreningar, som kan bidra till att bättre trafiklösningar utvecklas och införs (14.4.4).

- En modell för tävling och eventuell upphandling av idéer om och förslag till utformning av kollektivtrafiken bör utvecklas. (14.6)

(Reservationer från c, fp, kd och m. Särskilt yttrande från c och mp)

## Kapitel 15. Kunskap och kompetens

### Kommitténs slutsatser

En ständigt pågående forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess är en förutsättning för kollektivtrafikens utveckling och dess möjligheter att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. En god försörjning med välutbildad personal på alla nivåer är också av stor vikt.

- Ökade FUD-insatser behövs om hur kollektivresandet kan ökas och om kollektivtrafiken som ett medel att uppnå andra samhällsmål (15.2).
- En kraftsamling måste göras på ett begränsat antal forskningsmiljöer som kan bestå under lång tid, bli internationellt konkurrenskraftiga och som också kan bidra med utbildning inom sektorn (15.4).
- Förbättra samverkan mellan finansärer, branschaktörer och forskare. Branschen måste i högre utsträckning medverka i programutveckling och projekt. Förbättra spridningen av resultaten och utnyttja många olika kanaler (15.4).
- Ställ fråga om THM:s sida krav på att bussförare och annan servicepersonal i kollektivtrafiken erbjuds en god arbetsmiljö (15.5).
- Öka kompetensen hos personalen genom rekrytering och utbildning, dels om kundrelationer, dels kring kollektivtrafikens koppling till av riksdagen antagna samhällsmål (15.5).
- Inrätta en utbildningsväg i gymnasieskolan inom servicesektorn för blivande förare, verkstadsteknisk- och annan servicepersonal i kollektivtrafiken. Stimulera unga kvinnor att söka sig till sådan utbildning. Satsa parallellt på eftergymnasial utbildning (15.5).
- Ökad vikt bör läggas på att utvärdera och sprida kunskap om försök som görs på eget initiativ av trafikhuvudmän och andra (15.6).
- Regeringen bör ge VINNOVA i uppdrag att i samarbete med trafikverken, Rikstrafiken samt branschens kommunala och

privata aktörer ta fram ett samordnat och gemensamt program för forsknings-, utvecklings- och demonstrations- verksamhet samt utbildning (15.6).

## Kapitel 16. Trafiksvaga områden

### Kommitténs bedömning

Kollektivtrafiken har i glesbygd såväl som i andra delar av landet en viktig uppgift att tillgodose behovet av arbets- och skolresor samt service- och fritidsresor. Kommittén bedömer att det behövs ett visst utbud för att denna uppgift skall kunna uppfyllas. Vi bedömer det utbudet som 5 dubbelturer per dag. Det kräver en samordning av alla typer av kollektivtrafik – linjetrafik skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor samt att möjligheterna med det som kallas anropsstyrd trafik tas tillvara. I extrem glesbygd och för skärgårdsöar kan även denna nivå vara svår att uppnå.

### Kommitténs förslag

- SIKA och glesbygdverket bör få i uppdrag att förbättra kunskapen om dagens trafikstandard och befintliga transportlösningar i trafiksvaga områden (16.5.1).
- Utveckling av nya transportlösningar i glesbygd bör vara en av flera prioriterade uppgifter inom ramen för det gemensamma FUD-program som föreslås i kapitel 15. VINNOVA:s och de sektorsansvariga verkens ansvar för utveckling av trafiklösningar i glesbygd understryks och förtydligas. VINNOVA ges i uppdrag att sammanställa och sprida goda erfarenheter av IT-stöd i kollektivtrafiken (16.5.1).
- Ett tillfälligt statligt driftsstöd inrättas för anropsstyrd anslutningstrafik till linjetrafik eller andra viktiga mål. Stödet villkoras med krav på samordning av linjetrafik med övriga former av samhällsbetalda transporter. Ett engångsstöd ges till metodutveckling, inledande planering och för samordning av all kollektivtrafik. Nivå och principer för stödet i övrigt utreds (16.5.2).
- Kommunerna ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen (16.5.3).
- De som bedriver yrkesmässig linjetrafik eller anslutningstrafik till linjetrafik ska tillhandahålla trafikinformation på ett standardiserat sätt och medverka i biljettsamarbete (16.5.4).



- Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör ändras så att behovet av ett bredare ansvar för transportförsörjningen i glesbygd kan tillgodoses. Samordning och samarbete ska vara bärande principer (16.5.6).
- Transportförsörjning i glesbygd ska ingå som en del i den långsiktiga strategiska planeringen av kollektivtrafiken. (16.5.6)
- Kraven på fordonsutrustning och arbetstidsregler ses över och förändras så att möjligheterna att bedriva en effektiv och samordnad kollektivtrafik förbättras (16.5.5, 16.5.7).
- Åt lämplig myndighet uppdras att klarlägga om upphandling ska ske enligt 4 eller 5 kap. LOU vid osäkerhet om vilken trafik i en upphandling som representerar det största värdet (16.5.9).

(Reservationer från c, fp, kd, m och v)

## Kapitel 17. Ansvar för och organisation av kollektivtrafiken

### Kommitténs bedömning

Ansvarsfördelningen mellan stat och kommuner/landsting för kollektivtrafiken är i stort väl avvägd. Statens roll och verksamhet behöver dock förtydligas, samordnas och förstärkas i vissa avseenden. Det finns även behov av att skapa ett forum för ökad samverkan mellan staten och kollektivtrafikens aktörer på nationell nivå.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en samhällelig service som bedrivs på en konkurrensutsatt marknad. Verksamheten bör bedrivas med utgångspunkt i såväl ett konsument- som samhälls- och producentperspektiv. Finansiering och demokratisk förankring talar för att kommuner och landsting även i fortsättningen bör vara gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken. Behovet av samordning talar för att de ansvariga även i fortsättningen bör ha en gemensam trafikhuvudman. Ägarnas styrning bör förbättras genom ett ökat kommunalt engagemang i kollektivtrafiken. Trafikhuvudmännen bör utveckla en helhetssyn på kollektivtrafiken och verka för en samordning av alla kollektiva transportformer i ”hela resans” anda.

### Kommitténs förslag

- Det för kollektivtrafiken ansvariga departementet bör förstärka och utveckla sitt helhetsansvar för de sektorövergripande kollektivtrafikfrågorna, nationellt och inom EU. Regeringen ska redovisa utvecklingen på kollektivtrafikområdet i en årlig skrivelse till Riksdagen(17.2.2).
- Trafikverkens sektoransvar för kollektivtrafiken ska formuleras likartat i instruktioner och regleringsbrev, med krav på redovisning av insatser och resultat (17.2.3).
- Förutsättningarna för en gemensam regionindelning för Väg- och Banverk utreds. Verkens regioner bör få gemensamma styrelser med regional politisk förankring (17.2.4).
- En Kollektivtrafikdelegation med lokal och regional politisk förankring inrättas med huvuduppgift att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling (17.2.5).
- De som bedriver kollektivtrafik ska lämna trafik- och resandestatistik till en av regeringen utsedd myndighet, förslagsvis SIKA. Myndigheten ska analysera statistiken och redovisa resultaten till uppgiftslämnarna och regeringen som underlag för dess årliga skrivelse till Riksdagen (17.2.6).
- Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik omformuleras så att kopplingen till de transportpolitiska målen förstärks, med bl.a. krav på uppföljning (17.3.3), fokuseringen på den linjebundna trafiken tas bort, trafikhuvudmännen ges ett generellt uppdrag att beakta alla kollektiva transportformer och möjlighet att ta ansvar för ett bredare verksamhetsområde (17.3.5), de kollektivtrafikansvariga ges rätt att i samarbete med ansvariga i andra län bilda gemensamma trafikhuvudmän på storregional nivå (17.3.6) samt att krav ställs på en mer långsiktig och strategisk planering (17.3.7).
- En statlig myndighet ges i uppdrag att i samarbete med berörda aktörer ta fram innehåll, form och process för en långsiktig och strategisk planering(17.3.7).

(Reservationer från c, fp, m, kd och mp. Särskilt yttrande från mp)

# 1 Inledning

Påstigning för alla resande. Nu stängs dörrar och grindar. Luta er gärna ut under färd, så att ni inte missar viktiga utsikter och insikter.

Med detta betänkande, vårt andra, avslutar Kollektivtrafikkommittén sitt arbete. Kommittén har arbetat sedan maj 2001. Uppdraget har varit en genomgång av kollektivtrafiksystemet med resenären i centrum.

Den svenska kollektivtrafiken har sedan 1978 utvecklats med utgångspunkt i trafikhuvudmannalagen, vars syfte var att skapa ett system av kollektivtrafik i hela landet. Kollektivtrafiken har under tiden sedan dess präglats av samma utvecklingstendenser som hela samhället.

- Från regelstyrning på detaljnivå har det skett en övergång mot målstyrning. Att regelstyrningen ledde till en produktionsinriktning är naturligt. Enheter i tid och mängd är raka mätpunkter om man vill regelstyra. Samtidigt kom resenärerna lätt i skymundan i denna mätdialog mellan uppdragsgivare och kollektivtrafik. Med målstyrningen har kommit nya utmaningar. Mätpunkterna är inte lika självklara. Avvägningen mellan att hålla sig kvar i regelstyrning och att göra målen relevanta och utvärderbara är svår och måste utvecklas. Syftet med målstyrning är ju att verksamhetens lokala förutsättningar ska få prägla metodvalen. Att de resande och deras vardag ska få utgöra utgångspunkten och centrum i verksamheten. Just därför är detta utvecklings- och utvärderingsarbete så viktigt, det finns mycket kvar att göra.
- Kollektivtrafiken var tidigt bolagiserad. Den har också tidigt gått från den ursprungliga verksamheten där planering, produktion och utvärdering skedde inom en enhet, via beställar/utförarmodeller till konkurrensutsättning av egen produktionsverksamhet och nu – nästan undantagslöst – upphandling

av externa utförare. Utvecklingen har gått snabbt och har haft både för- och nackdelar. Det har varit viktigt för kommittén att noggrant belysa olika aspekter. Har vi nu nått fram till en balanspunkt? Bör konkurrensen öka ytterligare? Bör den snarare minska, eller i alla fall noga utvärderas och möjligen omorganiseras? Vad har den haft för effekter för resenärerna, för dem som arbetar i kollektivtrafiken? För trafikens utveckling och samhället i övrigt? En central frågeställning är hur trafik-huvudmännen ska skapa en relation till och finna samarbetsformer med kollektivtrafikens personal, nu när man inte längre har en direkt arbetsgivar/arbetstagarrelation? Här finns både svårigheter och möjligheter. Inte minst därför att de som arbetar i kollektivtrafiken är den viktigaste kontakten med resenären. Utan fungerande kontakt mellan dem och den som planerar trafiken går avgörande kunskap till spillo. Kunskap som behövs för trafikens utveckling.

- Hela samhället har sedan 1990-talet präglats av den ekonomiska kris landet då upplevde. För kollektivtrafiken har det ekonomiska utrymmet drastiskt minskat, i alla fall om man ser till utförd uppgift per krona. Också här ställs svåra frågor om hur de gemensamma medlen i samhället skall användas klokast och mest effektivt. Hur mäter man sådant som inte har ett omedelbart ekonomiskt värde på kort sikt? Hur påverkas tillgänglighet, arbetsmiljö och trafiksäkerhet? Å andra sidan, om kollektivtrafiken får mer pengar vad får i så fall stå tillbaka, och vilka effekter får det? Hur mäter man nytta så korrekt som möjligt?
- Obalansen mellan olika landsdelar är ett viktigt problem för samhället som helhet och för kollektivtrafiken. I delar av landet sviktar underlaget, både ekonomiskt och personellt, för en bra vardag och dit hörande samhällsservice. I andra delar leder befolkningsökningar till problem, dels med trängsel men också med ekonomin (genom kostnadsökningar) och personaltillgång (genom arbetskraftsbrist). Kollektivtrafiken står här inför möjligheter och utmaningar. Kollektivtrafiken kan, på avgörande sätt bidra till att minska problemen. Resandet är en viktig bit i vardagspusslet, det som kan vara skillnad mellan möjligt och omöjligt när man ska få ihop helheten som människa. Å andra sidan råder, särskilt där effekterna av obalansen är stora – i de båda extremerna av glesbyggd och tätort – resursbrist.

Detta är några av de frågor som präglat hela vårt utredningsarbete. Vi har sökt att hela tiden hålla kollektivtrafikens viktigaste faktor – hennes resenärer – i fokus. Vi har inte alltid kunnat få entydiga svar på våra frågor, inte heller alltid varit fullkomligt eniga. På några områden har kommittén dock uppnått stor samstämmighet

Sedan lång tid råder fullständig politisk enighet om att kollektivtrafikens andel av transportarbetet måste öka. Trots detta och trots relativt stora samhällsinsatser har det inte blivit så. Antalet resor med kollektivtrafik har ökat kraftigt, men eftersom det totala resandet ökat mer har andelen faktiskt sjunkit. Uppenbarligen har vi inte hittills förmått satsa tillräckligt mycket och på rätt sätt på kollektivtrafiken. Viktigast är enligt oss att kollektivtrafikens position i samhällsarbetet måste utvecklas. Kollektivtrafiken är inte ett mål i sig, utan ett verktyg att nå mål. Vår utredning visar att kollektivtrafiken är avgörande för många av de trafikpolitiska målen som hållbar utveckling och tillväxt, jämställdhet men även andra övergripande mål för samhällsutveckling t.ex. rättvisa mellan generationer, olika landsdelar och människor av skiftande härkomst. Vi föreslår därför att kollektivtrafiken blir en tydligare och mer central del av samhällsarbetet och inte en liten avgränsad verksamhet i periferin. Kollektivtrafiken är en liten bit i det stora samhällspusslet, men vi tror att den är av avgörande betydelse. Därför måste den integreras tydligare i de vardagliga besluten på alla politiska nivåer.

För oss är det uppenbart att en avgörande faktor för ökat resande är att trafiken måste utgå från resenären och anpassas bättre till henne. Kollektivtrafiken har alltid varit utsatt för konkurrens av bilen. Att välja kollektivt resande är att ge ifrån sig kontrollen på en mängd områden. Man väljer att låta någon annan välja färdväg, fordon, restid, eventuellt sällskap osv. Vad får man istället? Kanske säkerheten att veta, då man smäller igen ytterdörren, att man kommer iväg och kommer fram. Att man slipper fundera på om bilen startar just idag. Kollektivtrafiken är chanslös om man inte är rimligt säker på att det fungerar att resa kollektivt.

Om kollektivtrafiken inte skall vara den ständiga nödlösningen, tolererad endast när inget alternativ finns måste flera saker ändras i grunden. Det måste till exempel bli enklare och bekvämare att hitta in i kollektivtrafiksystemet. Flera områden som information, biljetteringssystem och hantering då något går snett, då resan inte fungerar, måste utformas mer likformigt. Samordningen måste öka.

Samtidigt måste friheten att lösa trafiken utifrån vitt skiftande lokala förutsättningar också öka. Dessa två nödvändiga utvecklingslinjer kan verka som varandras motsatser men de förutsätter snarare varandra. För att klara denna utveckling i två samordnade riktningar måste alla samhällsbetalda resor (förutom traditionell kollektivtrafik i linjenät också färdtjänst, skolresor och sjukresor) samplaneras bättre.

Kommittén har ett uttryckligt uppdrag att inte föreslå kostnadsökningar utan att också visa hur de kan betalas. För detta hyser vi utomordentligt stor respekt. Kollektivtrafiken har fått bidra kraftfullt till saneringen av samhällsekonomin efter 90-talskrisen. Den kan aldrig tjäna på att bidra till att problemen upprepas. Samtidigt är det svårt att se hur kollektivtrafikens potential att positivt bidra till samhällsutvecklingen kan tas till vara utan ökat ekonomiskt utrymme. Det är också uppenbart för kommittén att kollektivtrafiken, om den ska präglas av en positiv utvecklings- och rättvisetanke, knappast kan öka sin självfinansiering ytterligare annat än marginellt.

Med Kollektivtrafikkommittén har vi gjort en spännande och inte alltid förutsägbar resa. Vi vill nu inbjuda dig att följa med genom den text som blev resultatet. En enda förhållningsregel innan dörrarna stängs bara; var inte alltför tvärsäker på var du kommer att sluta resan.

## 2 Förändringar i resandet

### 2.1 Resandeökning och färdmedelsfördelning

När man diskuterar förändringar i resandet kan man använda två olika mått på resandet, antalet resor respektive trafikarbete uttryckt som personkilometer. För vart och ett av dessa mått kan man tala om absolut antal och andelar.

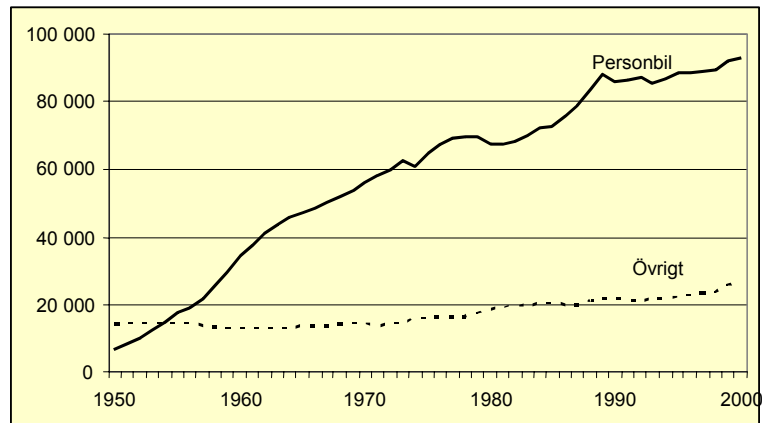
Sammanfattningsvis kan konstateras;

- att antalet resor med kollektivtrafik under en 20-årsperiod har legat relativt stabilt (se kapitel 6.1.1) men ökat något under 90-talet och ligger kring 1,1 miljard år 2000. Resorna har dock blivit längre vilket förklarar ökningen i trafikarbetet. Andelen kollektivresor av alla resor inklusive gång och cykel har också varit relativt konstant ända sedan slutet av 70-talet (se vidare kapitel 6.1.1). Andelen bilresor har dock ökat på bekostnad av gång och cykel. Bilen har alltså i ökad utsträckning börjat användas för korta resor.
- att trafikarbetet ökat kraftigt både med bil och kollektiva färdmedel. Det har dock ökat snabbare för bil. Kollektivtrafikens andel av trafikarbetet har därför minskat.

Sedan mitten på 1950-talet är det privatbilen som i allt större utsträckning dominerat ett hela tiden växande totalt resande. I medeltal förflyttar sig svensken nu ungefär fem mil per dag. Variationen mellan olika befolkningsgrupper är dock stor. Män reser i allmänhet mer än kvinnor.

Cirka 60 % av resorna och 77 % av reslängden, dvs. persontransportarbetet, skedde med bil år 2000. År 1950 svarade den samlade kollektivtrafiken för 47 % av det totala persontrafikarbetet i Sverige. År 2000 hade andelen sjunkit till under 20 % trots att antalet personkilometer inom kollektivtrafiken nästan fördubblats.

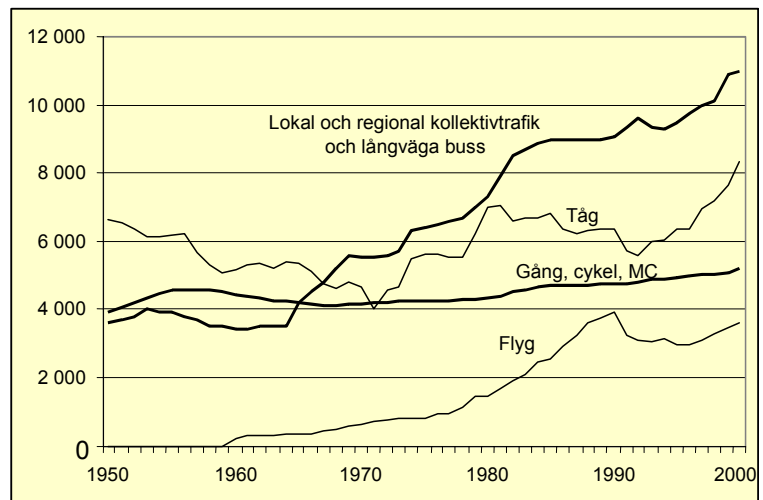
Figur 2.1 Beräknat trafikarbete i miljoner personkilometer från 1950 till 2000 för bil och övriga trafikslag



Källa: SIKA Rapport 2002:3

Luftfarten har stått för den största procentuella ökningen. Luftfarten ökade fram till 1990.

Figur 2.2 Beräknat trafikarbete i miljoner personkilometer från 1950 till 2000 för lokal och regional kollektivtrafik, tåg och flyg samt gång, cykel och MC



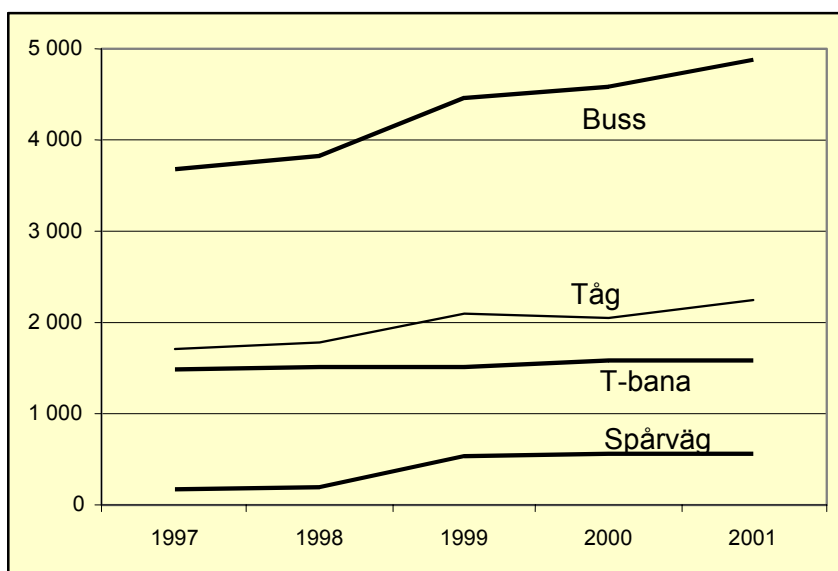
Källa: SIKA Rapport 2002:3



Resandet med buss har ökat sedan mitten av 1960-talet, se figur 2.2. Tågresandet, som minskade under perioderna 1950–70 och 1980–90, har under 1990-talet ökat snabbt. Kollektivtrafikens marknadsandel varierar mellan regionerna. Störst andel finner man i Stockholmsregionen med ett genomsnitt under dygnet på ca 25 %. Under högtrafik och mot centrum är andelen betydligt större. Små andelar finner man i glesbygden, där kollektivtrafiken endast svarar för några procent av resandet. I många medelstora städer ligger andelen på 10–15 %. Där är ofta cykeln ett bra alternativ.

Enligt SLTF:s statistik var den sammanlagda sträcka som personer transporterats i lokal och regional kollektivtrafik under år 2001 ungefär 9 miljarder kilometer. Bussresorna stod för drygt hälften av dessa transporter, tåg för knappt en fjärdedel, tunnelbana 17 % och spårvagn 6 %, se figur 2.3.

Figur 2.3 Persontransportarbetet för lokal och regional kollektivtrafik per trafikslag, åren 1997–2001, i miljoner personkilometer



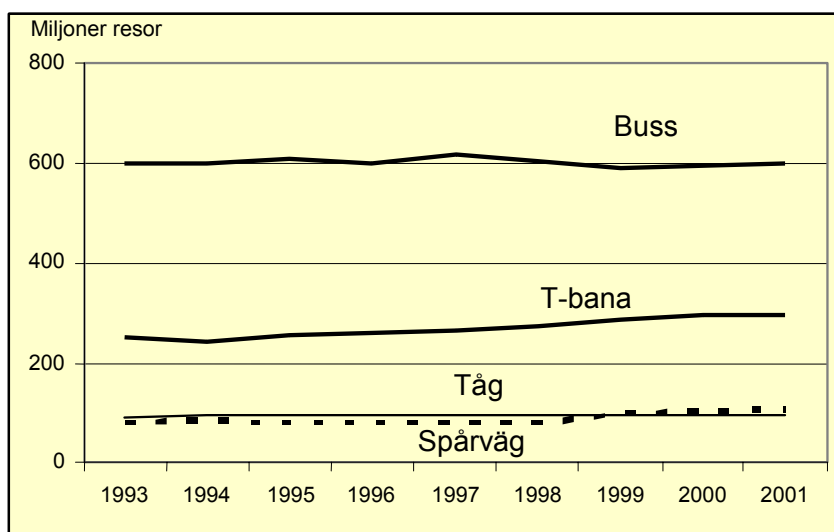
Källa: SLTF

Transportarbetet (personkm) med buss ökade 33 % mellan år 1997 och 2001, med tåg 33 %, och transportarbetet med tunnelbana ökade med 6 %.

Mellan 1993 och 2001 ökade antalet regionala och lokala resor i kollektivtrafiken med 9 %, se figur 2.4. Ökningen har varit störst i Stockholm, Göteborg och Malmö men 2000–2001 har resandet ökat i de flesta län i landet. I de 6 län där antalet resor minskat har nedgången i huvudsak skett i landsbygdstrafiken.

Resandeökningen varierar också mycket mellan olika färdmedel. För lokal och regional kollektivtrafik i landet som helhet har antalet resor med buss de senaste tio åren varit oförändrat medan antalet resor ökat med tunnelbana, spårväg och tåg.

Figur 2.4 Antal resor per färdmedel i lokal och regional kollektivtrafik 1993 till 2001



Källa: SLTF

## 2.2 Hur och varför ändras resmönstren?

Under 1950- och 1960-talen omvandlades Sverige till ett bilsamhälle, en utveckling som då applåderades kraftigt av både ett samlat politiskt etablisseman, fackföreningsrörelsen och näringslivet – med en växande bilindustri i spetsen. Privatbilen gav den enskilde en ny frihet och sågs som en skimrande juvel som krönte efterkrigstidens välfärdsbygge och som alla borde få njuta av. I början var det nöjesresor på fritiden som bilen för det mesta användes till.

Till jobbet fortsatte man i allmänhet att gå, cykla eller åka kollektivt under några år. Men de som fick ett nytt arbete, längre bort från bostaden, behövde inte längre flytta. De kunde bilpendla istället.

Samhällsbyggandet anpassades nu till det rörelsemönster som privatbilismen möjliggjorde. Bostadsbebyggelse spreds, städernas mer centrala bostadsområden glesades ut. Bostäder, service och andra verksamhetsfunktioner lokaliserades var för sig och ofta glest och perifert. Passagerarunderlaget för regional och lokal kollektivtrafik urholkades.

Tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm är dock ett exempel på en medveten samplanering av bebyggelse och kollektivtrafik som resulterat i att andelen kollektivtrafik i Stockholm är relativt hög jämfört med liknande städer i Europa. Ett tidigt införande av ett för hela länet gemensamt periodkort torde också ha bidragit till den höga andelen kollektivtrafik.

Först under 1970-talet började den odelat optimistiska synen på privatbilismen att grumlans. Trafikens miljöpåverkan, markkonsumtion, olyckor, trängsel och andra olägenheter uppmärksammades alltmer. Men för många var bilen nu ett nödvändigt fortskaffningsmedel, för resorna till avlägsna jobb och köpcentra och för att skjutsa barnen till dagis, skola, fotbollsträning och ridning. En andrabil – vanligtvis åt kvinnan i familjen – blev vanligt bland dem som hade råd.

De som inte kunde eller ville färdas i egen bil fick det sämre än tidigare. Arbetsplatser och serviceutbud låg i genomsnitt längre bort från bostaden och var besvärligare att nå med kollektiva färdmedel.

Det här ger en antydning om vilka faktorer som i första hand påverkat och fortfarande har betydelse för färdmedelsvalet i det dagliga lokala och regionala resandet, och vilka möjligheter som nu och för framtiden kan finnas att öka andelen kollektivresor. Att föreslå åtgärder som bidrar till detta är enligt våra utredningsdirektiv kollektivtrafikkommitténs huvuduppgift.

Information kring resande och färdmedelsval kan man få från den resvaneundersökning (Riks-RVU/RES), som SIKa och trafikverken låtit genomföra under åren 1994–2001. Den ger detaljerade uppgifter om svenskarnas resor, bl.a. om reskedjor, syftet med resan och färdmedel. Vidare finns där uppgifter om exempelvis hushållens tillgång till bil och mäns och kvinnors körkortsinnehav. Bl.a. dessa förhållanden påverkar benägenheten att resa kollektivt.

Regionplane- & trafikkontoret i Stockholm har analyserat vilka förhållanden som stöder respektive motverkar ett kollektivt resande. De har funnit att faktorer som befolkningsökning, trafikstockningar och utbyggd kollektivtrafik ökar benägenheten att resa kollektivt. Motsatt effekt har bebyggelsespridning, utglesad befolkning, vägutbyggnader och en inkomstutveckling som medför en högre tidsvärdering och ökad användning av bil.

Erfarenheten sedan en lång följd av år är således att kollektivtrafiken – som en del av samhällets totala infrastruktursystem – måste inlemmas i den grundläggande samhällsplaneringen. Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen och därmed dess marknadsandel, är till stor del beroende av faktorer utanför de kollektivtrafikansvarigas direkta kontroll.

Taxesystem och taxenivåer inom kollektivtrafiken, priset på privatbilar och drivmedel, arbetslivets organisation och IT-utvecklingen är exempel på andra förhållanden som har betydelse för både efterfrågan på förflyttningar totalt sett och hur man väljer att resa.

### 2.2.1 Tillgänglighet med kollektivtrafik

Med tillgänglighet med kollektivtrafiken avses möjligheterna att nå olika aktiviteter såsom arbete, utbildning, umgänge med släkt och vänner, service och fritidssysselsättningar. Och här är det viktigt att det är kollektivtrafikens ”relativa tillgänglighet” man intresserar sig för och försöker förbättra – alltså tidsavstånd från dörr till dörr med kollektiva färdmedel jämfört med bil.

Planerare underlåter idag i stor utsträckning att mäta den tillgängligheten och har inte mycket kunskap om hur den har utvecklats. SIKÄ har fått i uppdrag att ta fram indikatorer med vars hjälp man kan mäta tillgänglighet. Rikstrafiken arbetar också med att beskriva tillgänglighet på det nationella planet.

Glesbygdverket har ställt samman uppgifter om tillgängligheten med bil till flygplatser och järnvägsstationer samt till vissa orter. Tillsammans med Konsumentverket har Glesbygdverket även tagit fram en servicedatabas med uppgifter om avstånd och restid med bil till olika typer av service. Särskilt många äldre hushåll i glesbygd saknar tillgång till bil för servicersor. Det vore därför önskvärt att även kunna beräkna tillgängligheten med kollektiva färdmedel. Kollektivtrafikkommittén anser att det är mycket angeläget att finna metoder att beskriva hur förändringar i markanvändningen

och kollektivtrafikutbudet påverkar mäns och kvinnors möjligheter att nå arbetsplatser, service etc. Se också Kapitel 12 Fysisk planering.

Om man inte på något sätt operationaliserar de trafikpolitiska målen beträffande tillgänglighet och regional utveckling, kan man inte heller göra några bedömningar av i vilken mån de blir uppfyllda. Detta borde alltså vara en förstahandsuppgift.

Nylokalisering av bebyggelse måste värderas utifrån hur tillgängligheten med kollektiva färdmedel relativt bil påverkas av exploateringen. Etablering av externa arbetsplatser och handel innebär sålunda att tillgängligheten med kollektivtrafik kan försämrans, om man inte i den fysiska planeringen också beaktar kollektivresenärers behov.

### *Förbättra kollektivtrafikens framkomlighet*

Trängseln i våra storstäder drabbar också kollektivtrafiken hårt. Restiderna förlängs och trafikeringskostnaderna ökar om man inte kan få till stånd en prioritering av kollektivtrafiken, t.ex. genom att den förses med egna körfält inom ramen för tillgängligt gatuutrymme eller prioriteras i signalreglerade korsningar.

Även utbyggnaden av nya kringfartsleder påverkar tillgängligheten med kollektiva färdmedel. En studie som gjorts av Skånetrafiken visar t.ex. att restiden med buss på ett stråk mellan Sjöbo och Lund har ökat med 4 minuter medan restiden med bil minskat med 5 minuter till följd av utbyggnad av förbifarter förbi samhällen utefter stråket. Förbifarterna innebär nämligen att bussen måste svänga av på en lokalgata för att nå samhällena och sedan skall den ut på huvudleden igen. Detta har lett till att skillnaden i restid mellan buss och bil ökat till det dubbla, från 8 minuter till 17 minuter. Här arbetar nu Skånetrafiken, Vägverket och kommunen med att rätta till denna snedvridning. Det innebär bl.a. att man underlättar för bussen att ta sig ut på huvudleden genom att prioritera bussen i korsningar och genom att förbättra framkomligheten för bussen på lokalgatunätet.

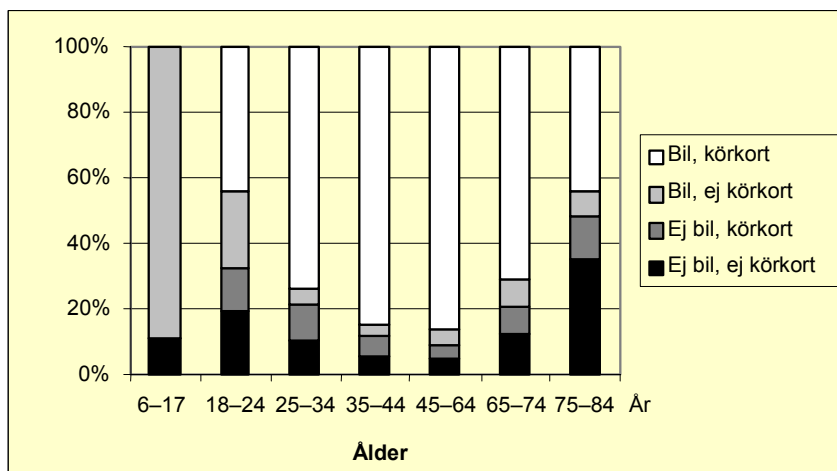
Införande av gupp på gator för att reducera biltrafikens hastighet utgör också ett problem för kollektivtrafiken liksom cirkulationsplatser. I båda fallen reduceras hastigheten för bussar mer än för bilar och bekvämligheten försämrans för busstrafikanterna. För bussförare är guppen ett påtagligt arbetsmiljöproblem. Det finns

dock möjligheter att mildra effekterna av såväl gupp som cirkulationsplatser genom en lämplig utformning av dessa anläggningar. På längre sikt kan man dock förvänta sig att andra metoder, såsom ”elektronisk hastighetsbegränsning” gör guppen överflödiga.

### 2.2.2 Tillgång till bil och körkort

Den som inte har egen bil eller körkort åker naturligt nog kollektivt i betydligt större utsträckning än andra. För dem är valmöjligheten begränsad. Tillgången till bil och körkort varierar med inkomst. Ju högre inkomst en person har, desto troligare är det att han eller hon både har körkort och tillgång till bil i hushållet. Sambandet mellan inkomst och bilinnehav är svagare på landsbygden, där man är mer beroende av bilen, än i större städer. I alla inkomstlägen och aktuella åldersgrupper har män i något större utsträckning än kvinnor både körkort och bil. Kombinationen att både ha tillgång till bil i hushållet och körkort är vanligast i åldrarna 25–64 år, där ca 80 % på detta sätt har möjlighet att köra bil. Bland äldre är fortfarande andelen med tillgång till bil och körkort lägre, men den växer snabbt när 40-talisterna börjar nå pensionsåldern. 90 % av alla under 18 år bor i hushåll med bil. Bland ungdomar som uppnått körkortsålder har mindre än hälften av 18–24-åringarna körkort, fler dock på landsbygden än i större tätorter. Under den senaste tioårsperioden har ungdom, framförallt i städerna, i allt större utsträckning avstått från att ta körkort.

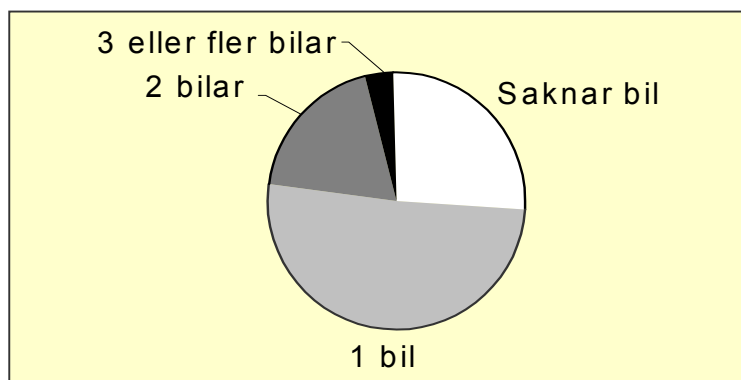
Figur 2.5 Tillgång till bil och innehav av körkort efter ålder, tusental personer år 2001



Källa: SIKA Transporter och kommunikationer, Årsbok 2003

Den hushållstyp som i störst utsträckning har tillgång till en eller flera bilar är sammanboende med eller utan barn. Med fler barn i hushållet ökar tillgången till bil, liksom antalet bilar. De senaste åren har tendensen varit att andelen tvåbilshushåll har ökat något. Det är dock fortfarande vanligast med bara en bil i hushållet, och ca en fjärdedel av alla hushåll saknar helt tillgång till bil.

Figur 2.6 Hushållens bilinnehav år 2001



Källa: SIKA Transporter och kommunikationer, Årsbok 2003

*Faktorer som påverkar kollektivtrafikens utveckling*

Den regionala befolkningsfördelningen i landet innebär för närvarande fortsatt koncentration till storstäderna och universitetsorterna. Regionalt sker en geografisk utvidgning av de funktionella arbetsmarknadsregionerna, vilket anses vara en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt i hela landet (Regionalpolitiska utredningen 2001/02:4). Arbetspendling sker över allt längre sträckor, vilket har möjliggjorts av förbättrade kommunikationer genom bl.a. utbyggnad av snabba regionalståg. Kvinnor långpendlar i mindre utsträckning än män.

Men framförallt är det fritidsresandet som ökar, vilket innebär en ytterligare utmaning för de kollektivtrafikansvariga t.ex. genom att erbjuda godtagbar turtäthet under lågtrafik, eftersom det hittills är resbehovet till och från arbetsplatser man främst inriktat sig på att tillgodose. Denna uppgift är dock fortfarande viktig. Framförallt i de större städerna skulle trafikträngseln i rusningstid inte kunna bemästras om färre åkte kollektivt till och från jobbet.

IT-utvecklingen har möjliggjort att inom många yrkesgrupper allt fler skulle kunna distansarbete, t.ex. någon eller ett par dagar i veckan. Det innebär att man kan bo på längre avstånd från arbetsplatsen. Hittills har denna möjlighet utnyttjats bara i begränsad omfattning. Effekten kan på längre sikt bli att såväl arbetsresor som fritidsresor blir längre och vid perifer bosättning sker med bil i ökad utsträckning (Infrastrukturpropositionen 2001/02:20). Resorna kan då spridas mer i tiden vilket innebär att trängseln under högtrafik blir mindre. Mer flexibla öppettider, inte minst inom detaljhandeln, verkar i samma riktning.

I glesa områden kan detta vara en nackdel för kollektivtrafikförsörjningen till följd av vikande underlag. I täta områden kan resmöjligheterna öka. För vissa ärenden såsom post, bank, inköp av biljetter etc. ersätts en del av resandet av IT.

Utvecklingen av bilarnas bekvämlighet har gått betydligt snabbare än motsvarande förbättring av kollektivtrafikens fordon. Det föreligger dock stora skillnader i landet vad gäller kollektivtrafikfordonens ålder.

Slutsatsen är att bilresandet antagligen fortsätter att dominera starkt om inga radikala åtgärder vidtas för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Information och marknadsföring som påverkar attityder och vanor är också viktigt i detta sammanhang. Se vidare kapitel 3 och 7.



Samplanering av kollektivtrafiken, andra åtgärder för regional utveckling och det fysiska samhällsbyggandet är ett långsiktigt arbete, där rösten från de kollektivtrafikansvariga hittills varit svag och haft svårt att få gehör. Kollektivtrafikkommittén instämmer här i Boverkets uppfattning, att det krävs en helhetssyn för att man skall kunna få bättre lösningar för kollektivresandet. Kollektivtrafiken måste uppmärksammas mer som ett viktigt samhällsintresse och en nära koppling till annan samhällsplanering på regional och lokal nivå måste till. Regionplanera och stadsplanera integrerat i stället för att trafikplanera och bebyggelseplanera var för sig! Mer om kollektivtrafik och fysisk planering finns i kapitel 12.

## 3 Resenärernas önskemål och behov

### Kommitténs bedömning

För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer vi att följande punkter är viktiga:

- Satsa främst på att behålla dagens resenärer särskilt ungdomarna och stimulera sällanresenärerna att åka mer (3.1).
- Inför system för att snabbt ta hand om kundklagomål och att utnyttja dessa vid utveckling av trafiken (3.2.1).
- Öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans (3.7).
- Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning av personal och mer synlig personal (3.8).
- Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten (3.10).
- Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter eventuellt med anropsstyrning i glesare områden (se vidare kapitel 16) (3.10).
- Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar (3.10).
- All statistik över resande, behov m.m. bör vara uppdelad på ålder och kön.

### 3.1 Inledning

Det här kapitlet syftar till att ge en allmän bakgrund om resenärernas önskemål och behov. Ett annat syfte är att utgöra en inspirationskälla för trafikhuvudmän och operatörer som önskar öka

kundanpassningen av kollektivtrafiken. Det baseras på resultat från ett stort antal studier och en underlagsrapport som tagits fram åt kommittén.<sup>1</sup>

### *Resenärerna är ingen enhetlig grupp*

Resenärerna är ingen enhetlig grupp. Deras önskemål och behov varierar beroende på ålder, kön, familjesituation, inkomst, biltillgång, funktionshinder mm. De beror också på var i landet de bor, vilken standard de har i utgångsläget och på ändamålet med resan. Prioriteringen av faktorer är också olika för dem som redan åker kollektivt respektive de som åker bil. Allt detta bör man ha i minnet när man uttalar sig om vilka faktorer som är viktigast.

Några exempel:

- Kvinnan eller mannen på väg till arbetet är angelägna om att det ska gå snabbt, att det är hög turtäthet, de kan acceptera att gå lite längre bara det sen går snabbt, de är inte så känsliga för priset. Om de ska hämta eller lämna barn på dagis eller handla på vägen, blir turtätheten än viktigare eftersom de annars får väldigt lång sammanlagd väntetid.
- Ungdomar på väg till skolan har likartade värderingar, däremot är priset viktigare för dem. Ungdomar är också mycket beroende av kollektivtrafiken för sina fritidsresor.
- Den äldre som t.ex. ska åka och hälsa på en god vän på sjukhuset eller äldreboendet är beroende av korta gångavstånd och kan acceptera att resan tar lite längre tid. Det är viktigt för dem att de kan få sitta under hela resan och att det är lätt att ta sig av och på fordonet.
- Den som ska ta bussen för att handla är också beroende av korta gångavstånd och att det finns plats på bussen att ställa varorna som man handlat.

De här olika behoven kommer att belysas närmare i resten av kapitlet.

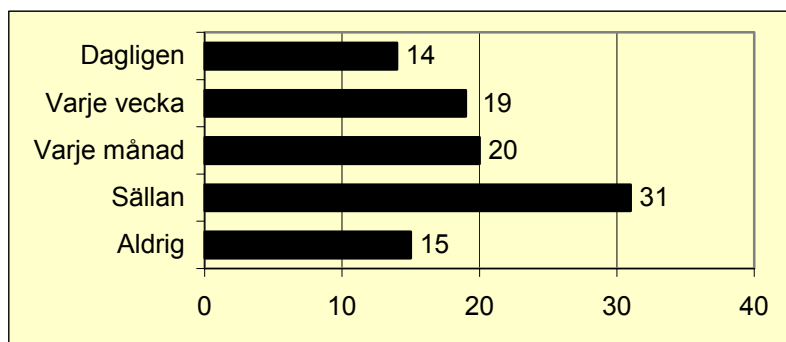
---

<sup>1</sup> Norheim, Ruud. Marknadsorientert kollektivtransport. Transportökonomisk institutt. Rapport 603/2002. Oslo

### *Utnyttjandet av kollektivtrafiken varierar*

Resenärerna använder kollektivtrafiken i mycket varierande utsträckning. Ytterlighetsgrupperna dvs. de som dagligen reser kollektivt respektive de som aldrig reser utgör 14 respektive 15 %. Resten, 71 %, använder kollektivtrafiken då och då.

Figur 3.1 Användningen av kollektivtrafik i procent



Källa: Kollektivtrafikbarometern

Erfarenheten från olika försök att påverka människor att åka mer kollektivt visar att det är lättare att påverka dem som åker då och då än dem som aldrig åker. Som framgår av figuren är gruppen som åker då och då stor och det finns alltså en stor potential att få dem att åka oftare.

Vanor spelar en stor roll i det vardagliga resandet och det är en klok strategi att se till att behålla de kunder man har. Det är oftast mycket dyrare att rekrytera nya.

## **3.2 Resenärers och potentiella resenärers värderingar av olika egenskaper hos kollektivtrafiken**

### *Olika metoder*

Det finns flera olika sätt att ta reda på vilka önskemål och behov människor har när det gäller kollektivtrafik. Först kan man skilja mellan kvalitativa respektive kvantitativa undersökningar. Den första typen, som oftast görs i form av personliga intervjuer, ger en djupare förståelse av hur resenärerna tänker och vilka attityder de

har, däremot ger de oftast ingen möjlighet att få representativa urval. Intervjuer är vanligen dyra att genomföra per intervjuad person. Den andra gruppen görs ofta i form av enkäter eller telefonintervjuer. Dessa kan göras så att man får representativa urval och ger kvantitativa resultat.

Inom socialpsykologin brukar forskarna skilja mellan värderingar och attityder. Värderingar är vidare till sitt innehåll och relativt stabila medan attityder är mer konkreta och ändras lättare. Inom den empiriska forskningen diskuteras om det är attityderna som styr handlingarna eller omvänt. Forskarna tycks dock ganska enig om att i undersökningar där folk tvingas ta ställning till förhållanden som de inte har tänkt över tidigare blir resultaten inte användbara för att förutsäga hur man kommer att handla.

Ett annat skäl till att man inte handlar enligt sina attityder kan vara att det finns hinder för handlingen. Man kan t.ex. vara positiv till kollektivtrafik men tidsbudgeten gör att man måste ta bilen. Genom att locka människor till en viss handling så kan också attityden att förändras. Om man t.ex. kan få en människa att prova på att åka kollektivt, kan attityden ändras. Detta har tillämpats med gott resultat i så kallade ”prova på” kampanjer där bilister får information om kollektivtrafiken och ett gratis kort.

Om attityder och beteenden inte överensstämmer (kognitiv dissonans) har vi människor en tendens att ändra en av dem så att de kommer att stå i överensstämmelse med varandra. Ofta är det då lättare att ändra attityden än handlandet. Det kan t.ex. vara en förklaring till att bilister gärna övervärderar restiden och kostnaden för att åka kollektivt. Slutsatsen är alltså att man bör vara försiktig med att från attityder dra slutsatser om hur en individ kommer att handla. Om en människa emellertid har en negativ attityd är det däremot inte särskilt troligt att man handlar mot den.

Vi ska här redovisa resultat från två olika typer av kvantitativa undersökningar. En är SLTF:s kollektivtrafikbarometer som bygger på ett stort antal telefonintervjuer, där intervjupersonen bl.a. får ange hur nöjd man är med kollektivtrafiken med avseende på ett antal egenskaper. Den andra typen studier kallas Stated preferens. Där låter man intervjupersonerna välja mellan olika förbättringsalternativ (hypotetiska alternativ, därav namnet ”Stated preferens”). Ur sådana studier kan man sedan beräkna hur olika förbättringar värderas i kronor och ören.

### 3.2.1 Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern (del av beskrivningen är hämtad från SLTF:s hemsida) är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning. Undersökningen har genomförts årligen sedan 1996. Från och med november 2000 görs undersökningen månadsvis i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet. De deltagande företagen uppgår till 23 stycken. Det är i stort sett samtliga läns- och lokaltrafikbolag i Sverige. SLTF genomför undersökningen tillsammans med läns- och lokaltrafikföretagen och sammanställer och analyserar alla resultaten.

De som intervjuas i undersökningen är ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15 och 75 år, både resenärer och icke-resenärer.

Resultaten från år 2002<sup>2</sup>, där drygt 29 600 svenskar tillfrågats visar att 56 % av allmänheten är nöjda med kollektivtrafiken i Sverige, det vill säga ger betyg 4 och 5 på en femgradig skala. Motsvarande siffra för riksgenomsnittet vad gäller kunder (åker minst en gång i månaden kollektivt) är 65 %. 10 % av alla svenskar är missnöjda (ger betyg 1 och 2). SLTF konstaterar dock att jämförande studier med andra servicebranscher visar att kollektivtrafiken inte har fler missnöjda kunder. Däremot är många varken nöjda eller missnöjda dvs. indifferent. Det skulle kunna bero på att de inte tycker att de har tillräcklig erfarenhet av kollektivtrafiken för att kunna ta ställning.

Ungdomar är de som använder kollektivtrafiken mest. 67 % av ungdomarna under 20 år ger kollektivtrafiken betyg 4 och 5, dvs. ett avsevärt högre betyg än genomsnittet för allmänheten som är 56 %. Nästan lika nöjda som ungdomarna är medborgarna 60 år och äldre där 66 % av samtliga är nöjda och av de som åker kollektivt någon gång i månaden eller oftare är hela 77 % är nöjda.

Tabell 3.1 Hur ofta olika sociodemografiska grupper använder kollektivtrafiken och hur nöjda de är

Sociodemografisk grupp	Andel av grupp som åker kollektivt någon gång i månaden eller oftare	Nöjdhet – andel som ger betyg fyra eller fem.
Ungdomar 15–19 år	89 %	67 %
Män 20–59 år	46 %	49 %
Kvinnor 20–59 år	55 %	54 %
Äldre 60 +	47 %	66 %

<sup>2</sup> Allt fler svenskar väljer att resa med kollektivtrafiken. SLTF 2003-02-28

Kvinnor är mer positiva till kollektivtrafiken än män (54 % är nöjda, motsvarande siffra för männen är 49 %). Den största skillnaden rör uppfattningen att man sitter bekvämt på resan. Andra faktorer där man kan se större skillnader gäller snabbhet, information och att män prioriterar bilen i större utsträckning. Intressant är att de unga männen är mycket mer positivt inställda till kollektivtrafiken än äldre män.

Vid intervjuerna får intervjupersonerna ta ställning till 17 påståenden om bolaget och trafiken. Man beräknar också hur viktiga de olika faktorerna är för totaluppfattningen om bolaget. Totalt sett kan man säga att de som reser minst är minst nöjda. Det kan finnas flera förklaringar till det. En kan vara att de intervjuade vill rättfärdiggöra sitt beteende (se ovan). En annan kan vara att de som är missnöjda väljer ett annat färd sätt. En tredje kan vara att de som reser ofta känner systemet bättre och därför har lättare att utnyttja det.

De faktorer människor är *mest nöjd* med är i ordning:

1. trygghet
2. rent och snyggt i fordonen
3. lätt att köpa biljetter och kort
4. nära till hållplatser och stationer
5. förarnas och personalens uppträdande

De faktorer man är absolut *mest missnöjd* med är:

1. informationen vid förseningar och stopp
2. lyhördhet för synpunkter
3. avgångstiderna passar behoven
4. prisvärdhet jämfört med bil
5. informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer

De faktorer som upplevs som *viktigast* är:

1. enkelhet
2. pålitlighet
3. lyhördhet
4. snabbhet

Tabell 3.2 Resultat från kollektivtrafikbarometern. Andel som er helt eller delvis eniga i påståendena. SLTF:s kollektivtrafikbarometer jan–aug 2002

Påståenden	Andel delvis/helt eniga
13. Det känns tryggt att åka med [bolaget]	74
8. Det är rent och snyggt i fordonen	72
3. Det är lätt att köpa [bolagets] biljetter och kort	71
4. Det är nära till hållplatser och stationer	71
9. Förarnas och personalens uppträdande är trevligt	70
17. Det är enkelt att åka med [bolaget]	68
12. Det är pålitligt att åka med [bolaget]	67
2. Det är lätt att få information om avgångstider	66
10. Man sitter bekvämt på resan	63
7. Hållplatser och stationer är välskötta	59
11. Det går snabbt att åka med [bolaget]	53
6. [Bolagets] linjer går bästa vägen för dig	48
14. Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra	47
1. Att resa med [bolaget] är prisvärt jämfört med bil	44
5. Avgångstiderna passar dina behov	42
16. [Bolaget] är lyhörda för synpunkter	27
15. Informationen vid förseningar och stopp fungerar bra	23

Om man jämför olika grupper av resenärer, visar det sig, att kvinnor är mer nöjda än män. Det kan hänga samman med att kvinnor åker mer än män. Ungdomar (15–19 år) och äldre (över 60 år) är mer nöjda än medelålders. De olika grupperna uppvisar förvånansvärt likartade bedömningar vad gäller de faktorer som man är mest nöjd respektive missnöjd med. Även de faktorer som man ger högst vikt är ungefär desamma för de olika grupperna. Kvinnor, yngre och äldre är något mer missnöjda med prisvärdheten än de medelålders männen. Skillnaderna i värderingar mellan vane- respektive sällanresenärer är däremot större.

Vilka åtgärder ska man då vidta för att tillgodose de olika kundgruppernas behov?

I figuren nedan har de olika faktorerna grupperats dels efter hur nöjda resp. missnöjda personerna är dels efter vilken vikt de gett faktorerna dels med hänsyn till hur ofta de åker.



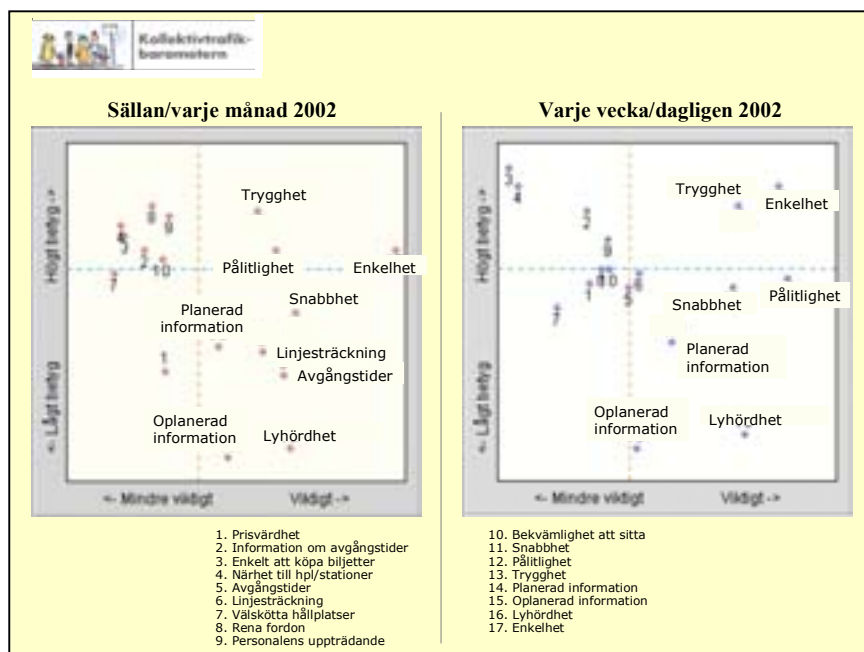
Vi kan först konstatera att de två olika resenärsgруппerna, vane- resp. sällanresenärer, har i vissa avseenden skilda värderingar men i andra samma värderingar. För att förbättra situationen bör man först angripa de faktorer som har hög vikt och som man samtidigt är missnöjd med dvs. som ligger i den nedre högra kvadranten.

För vaneresenärerna är det viktigt att förbättra lyhördheten samt informationen såväl vid störningar som vid förändringar i trafiken. Hög vikt har även snabbhet och pålitlighet samtidigt som resenärerna inte är helt nöjd med dessa.

För sällanresenärerna är lyhördheten också en kritisk faktor, liksom informationen och snabbheten. Här tillkommer också önskemål om bättre linjesträckningar och avgångstider. Även för dessa är pålitligheten viktig men har ganska gott betyg, detsamma gäller enkelheten.

Den största skillnaden mellan grupperna gäller synen på linjesträckning och avgångstider. Om man vill få sällanresenärerna att åka mer bör man alltså försöka förbättra linjesträckningarna och avgångstiderna så att de passar dessa grupper bättre. Detta får dock inte göras så att förhållandena för vaneresenärerna försämras.

Figur 3.2 Resultat från kollektivtrafikbarometern uppdelat på sällan- resp. vaneresenärer



### 3.2.2 Andra studier

Det har genomförts ett stort antal preferensstudier i Sverige och internationellt kring olika egenskaper i kollektivtrafiken. Resultaten redovisas ofta som så kallad betalningsvilja t.ex. hur mycket resenären är villig att betala extra för en biljett eller månadskort om denne får en högre turtäthet eller kortare restid eller i form av jämförelser mellan betydelsen av olika egenskaper. De värderingar som kommer fram i sådana studier varierar oftast med resans längd och priset för resan, så att ju längre resa och ju högre pris desto högre värdering har man. Resenären är sålunda beredd att betala mer för att få en viss reducerad restid på en längre resa än på en kort. Om man uttrycker värderingen som andelen av taxan som resenären är beredd att betala mer, blir den ungefär konstant.

I många studier har man fokuserat på hur trafikanterna värderar de olika delarna av en kollektivresa dvs. gångtiden, väntetiden, bytestiden och åktiden ombord på fordonet. Det är ju väsentligt att

veta hur dessa prioriteras när man utformar trafiken. Ofta sätter man värderingen av restiden i fordonet till 1.0 och relaterar sedan de andra tiderna till detta. Om t.ex. väntetiden upplevs som dubbelt så ansträngande får den vikten 2.0.

Resultaten från olika studier varierar en hel del men rangordningen mellan de olika tiderna är oftast densamma. Resultaten beror bl.a. på vilka resenärer man intervjuat, hur trafiken ser ut i utgångsläget och på hur frågorna ställts.

I tabellen redovisas en sammanställning av resultat från ett stort antal studier.

*Tabell 3.3* Uppoffring vid olika delar av en kollektivresa. Restiden i fordonet är satt till vikten 1

Reistidskomponent	Uppoffring
Restid med sittplats	1
Restid utan sittplats (ståplats)	1,5-5
Gang till/från hållplats	2-5
Frekvens/väntetid på hållplats	1-10
Byte av transportmedel	2-4
Försening	9-19

*Källa:* TØI-rapport 603/2002

En minuts väntetid uppfattas alltså som ända upp till tio gånger så besvärande som en minut i fordonet om resenären har sittplats. Som väntetid räknar man i allmänhet halva turintervall. Vid långa turintervall värderas väntetiden lägre per minut. Det beror på att då tillbringar resenären inte hela tiden vid hållplatsen. När det gäller byten upplever trafikanten att själva bytet utgör en uppoffring även om han eller hon inte behöver vänta. Därför räknar man ofta med ”straff” för själva bytet i sig på storleksordningen 5–20 minuter + bytestiden. För att så långt möjligt undvika väntetider vid byten är det viktigt att samordna tidtabellerna mellan linjer där man har många som byter. Den tid man väntar vid en försening är den som uppfattas allra mest negativt.

I tabellen redovisas rekommenderade relativa vikter för olika restidskomponenter.

Tabell 3.4 Relativa vikter för olika restidskomponenter enligt Vägverkets effektkatalog

Tidskomponent	Buss	Spår
Åktid i fordon	1,0	1,0
Gångtid	2,0	2,0
Väntetid		
Kortare än 10 min	2,0	2,0
10–30 min	1,0	1,0
Längre än 30 min	0,5	0,5
Bytestid		
Kortare än 10 min	2,0	3,0
Längre än 10 min	3,0	3,0
Tid stående		
Kortare än 10 min	1,4	1,1
Längre än 10 min	1,6	1,3
Tillägg trängsel stående	+0,1	+0,1
Förseningstid	4,0	4,0
Tillägg per byte	=5 min åktid	
Tillägg för att inte få sittplats		
Utan trängsel	0,50 kr per resa	
Vid trängsel	1,00 kr per resa	

Olika grupper har olika preferenser. Skillnaderna är dock inte så stora och resultaten från olika studier är inte helt entydiga. Preferenserna varierar också med resändamålet. Generellt kan man säga att ungdomar i de flesta avseenden har högre krav än övriga och att äldre har lägre. Det kan kanske vara ett utslag av att den äldre generationen inte är van att ställa höga krav och åtminstone ibland har mer gott om tid.

I en studie för SL<sup>3</sup> konstateras att unga önskar lägre pris, färre förseningar, högre turtäthet och nattrafik på tunnelbanan. Enligt en tysk studie<sup>4</sup> prioriterar äldre främst lägre biljettpris, trygghet mot kriminalitet, lättare att köpa biljett, mindre anonymitet, bättre utbud och underhåll av toaletter samt bättre status. Här ingick alltså inga tidsaspekter. Enligt en svensk studie av Sjöstrand<sup>5</sup> har

<sup>3</sup> SL ur ett kundperspektiv, 2001

<sup>4</sup> Kottenhoff et al, 2003, Resenärers attityder och preferenser till kollektivtrafik, tåg och stationer. Utredning på uppdrag av Järnvägskommittén

<sup>5</sup> Sjöstrand, 2001, Passenger assessment of quality in local public transport. Lund Institute of Technology, bulletin 202. Lund

dock äldre en högre värdering av väntetid och av byten. Ett byte värderas de till 20 minuters restid och väntetiden vid byte ger de vikten 4. Hon redovisar också att studeranden har en mycket låg vikt på byten.

Vid fritidsresor värderas gångtid, väntetid och byten högre än vid andra resändamål.

Det finns också ett flertal studier som behandlar komfortfaktorer. I tabellen nedan redovisas en studie som genomförts i Stockholm av Widlert m.fl.<sup>6</sup>

Tabell 3.5 Värdering av olika faktorer i kollektivtrafiken i Stockholm

Faktor	Värdering för buss (per resa år 1989)	Värdering för tunnelbana (per resa)
Ett kort byte	- 80 öre	- 80 öre
Ett långt byte till annan plattform		- 1,20 kr
Regnskydd (buss) / inglasad station (T-bana)	0,70-1 kr	15 öre
Realtidsinformation vid hållplats	60 öre	60 öre
Ståplats i två minuter	- 1,10 kr	
Ståplats i tio minuter	- 2,00 kr	
Ståplats halva resan, ej trångt		- 1,50 kr
Ståplats halva resan, trångt		-2,20 kr
Klotterfritt och rent inuti	50 öre	1,20 kr
Automatiska destinationsskyltar på bussen	20 öre	

Källa: Widlert m. fl.<sup>7</sup>

Med hjälp av den typen av värderingar kan man beräkna om det är samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra olika komfortinvesteringar. Författarna har t.ex. beräknat att det, med i tabellen angivna värderingar, är lönsamt att bygga regnskydd på en hållplats med mer än 20 väntande per dag. Realtidsinformation på hållplatser går också oftast att "räkna hem".

Kottenhoff<sup>8</sup> har genomfört ett flertal studier om hur man värderar standardfaktorer på tåg. Ett exempel redovisas i figuren nedan. Som framgår av figuren värderas förkortad restid, byten och

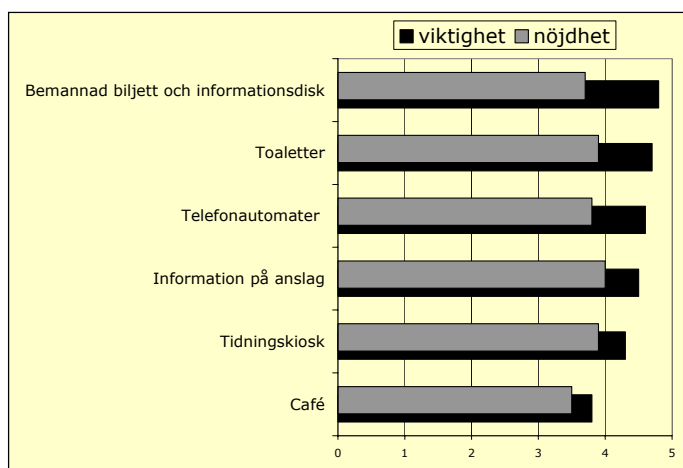
<sup>6</sup> Widlert, Gärling, Uhlin, 1989, Värdering av kollektivtrafikens standard. TFB rapport 1989:2

<sup>7</sup> Widlert, Gärling, Uhlin, 1989, Värdering av kollektivtrafikens standard. TFB rapport 1989:2

<sup>8</sup> Kottenhoff et al, 2003, Resenärers attityder och preferenser till kollektivtrafik, tåg och stationer. Utredning på uppdrag av Järnvägskommittén

punktlighet högst. Tillgång till väl underhållna toaletter värderas också högt. Det senare framkommer också i en studie som gjorts av Prather Persson<sup>9</sup>, Den gällde främst interregionala resor. Prather Perssons studie visar också på vikten av bemanning på stationer.

*Figur 3.3* Värdering av olika servicekomponenter på en station. I diagrammet anges dels hur viktiga de är enligt de intervjuade, dels hur väl de är tillgodosedda på stationer utmed sträckan Stockholm–Malmö

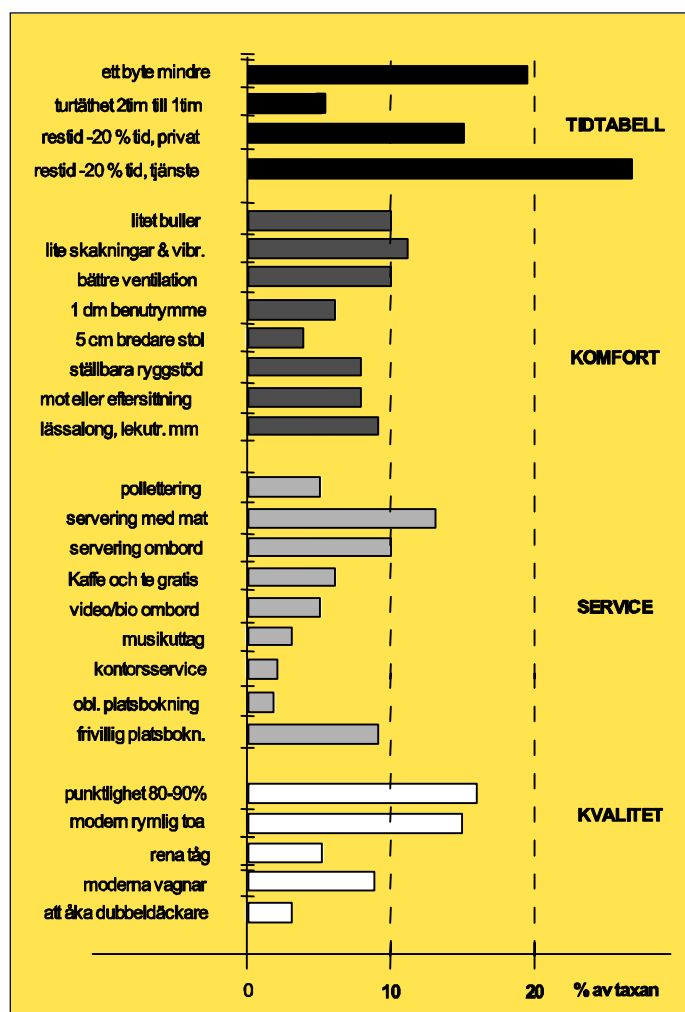


*Källa:* Prather Persson<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Prather Persson, 1998. The railway station and the interregional traveller. Lund Institute of Technology. Bulletin157.Lund

<sup>10</sup> Prather Persson, 1998. The railway station and the interregional traveller. Lund Institute of Technology. Bulletin157.Lund

Figur 3.4 Värdering av olika standardfaktorer på tåg i procent av taxan. Om resenären t.ex. kan undvika ett byte är denne beredd att betala 20 % högre pris för resan etc.



Källa: Kottenhoff<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Kottenhoff et al, 2003, Resenärers attityder och preferenser till kollektivtrafik, tåg och stationer. Utredning på uppdrag av Järnvägskommittén

### 3.3 Faktorer som påverkar valet mellan bil och kollektivtrafik

Först kan vi konstatera att en stor del av befolkningen inte har möjlighet att välja bil för sina förflyttningar. I vårt delbetänkande<sup>12</sup> har vi redovisat att 36 % av befolkningen som rör sig ute i trafiken på egen hand antingen inte har bil i hushållet eller inte har körkort. Av dem som tillhör bilhushåll och har körkort är många beroende av kollektivtrafiken därför att någon annan i familjen disponerar bilen. Det innebär att totalt är det ca 50 % som åtminstone delvis är beroende av kollektivtrafiken om de inte kan gå eller cykla.

De som redan reser kollektivt har i viss mån andra prioriteringar än de potentiella resenärerna. Det har t.ex. visat sig att de som redan åker kollektivt inte prioriterar restiden lika högt som bilisterna. Erfarenheten visar att det inte är möjligt att konkurrera med bilen annat än i resrelationer där kollektivtrafiken redan har en relativt god standard, där det är trängsel i trafiken eller svårt att hitta parkeringsplats.

Många faktorer påverkar valet mellan kollektivtrafik och bil. Berge och Amundsen<sup>13</sup> som gjort en litteraturgenomgång anger följande faktorer:

- Restid
- Tillgänglighet
- Pålitlighet
- Komfort
- Trygghet
- Pris
- Information

Till dessa vill vi även tillägga tillgång till bil och mer känslomässiga kopplingar till bilen. En annan mycket viktig faktor vid arbetsresor är om man har tillgång till och gratis parkeringsplats, se tabellerna nedan från norska städer respektive Linköping och Stockholm.

---

<sup>12</sup> Kollektivtrafik med människan i centrum. SOU 2001:106

<sup>13</sup> Berge, Amundsen, 2001, Holdninger og transportmiddelvalg – en litteraturstudie. TØI rapport 512/2001. Oslo



Tabell 3.6 Fördelning mellan bil- och kollektivresor beroende av tillgång och pris på parkering vid arbetsplatsen.

	Bil %	Koll. %
Gratis p-plats arbetsplatsen	76	6
Alltid plats, Gratis p-plats, arbetsplatsen	65	12
Begränsad plats Avgift, arbetsplatsen	52	25
Väg, gata; icke avgift	64	10
Väg, gata; avgift	37	36
Finns ingen p-plats	16	55

Källa: Samferdsel nr 7.2002, Resvaneundersökelsen 2001, Denstadli et al

Tabell 3.7 Andel arbetspendlare till innerstaden som åker bil beroende av tillgången till fri parkeringsplats i Linköping och Stockholm

Stad	Andel som väljer bil, %			
	Fri p-plats		Ej fri p-plats	
	Skola	Annan arbetsplats	Skola	Annan arbetsplats
Linköping	35-50*	32		6
Stockholm	9-18*	18	3	2

\* Lägre siffran gäller när platserna inte räcker, den högre gäller när det finns tillräckligt med platser

Källa: Jansson och Wall<sup>14</sup>

Som framgår av tabellerna har tillgången till fri parkeringsplats på arbetsplatsen mycket stor betydelse för valet av färdmedel. Om man inte har tillgång till fri parkeringsplats, är det mycket få som åker bil till arbetsplatsen i innerstaden i Linköping och Stockholm.

I flera studier t.ex. Waldo<sup>15</sup> pekas på vanans stora betydelse. Vid flertalet regelbundna resor sker inget medvetet val, man gör som man brukar.

Det är rutin alltså...det är ju liksom aldrig några funderingar att vi kanske skall ta bussen. Vi kanske skall försöka någon gång. (skrattar) Nä,

<sup>14</sup> Jansson och Wall, 2003. Vad betyder fri parkering för vägtrafiksituationen i Stockholmsområdet? Ekonomiska institutionen, Linköpings universitet

<sup>15</sup> Waldo, 2003, Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv. Lund dissertation in sociology 49. Lunds universitet

jag har aldrig tänkt på det...utan det är bara att när man ska någonsans så går man ut till bilen.

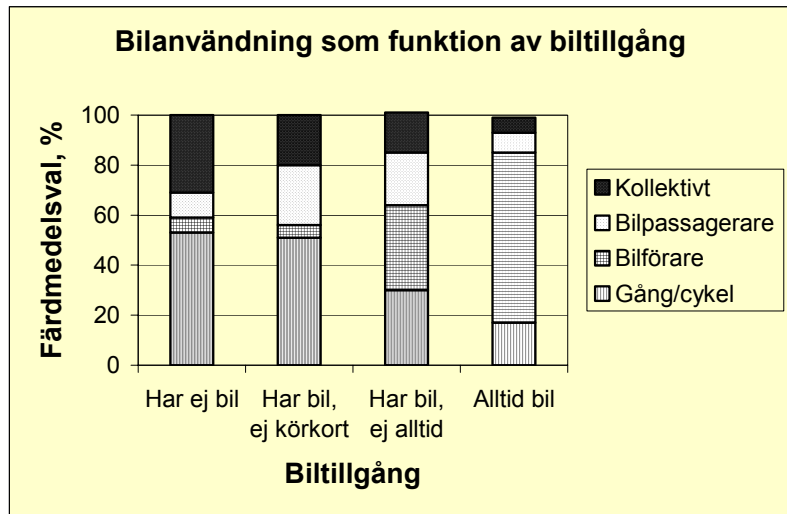
*Kvinna 41 år, gift, 3 barn*

Om man vill påverka valet av färdmedel, bör man därför passa på när individen tvingas göra ett medvetet val t.ex. i samband med att man byter bostad eller arbetsplats. Det kan därför vara en god idé att sända ut information om de kollektiva resmöjligheterna till folk i sådana situationer. Helst ska informationen så långt möjligt vara skraddarsydd för det enskilda fallet.

I vilken grad människor har tillgång till bil har en avgörande betydelse för valet av färdmedel. Den som ständigt har tillgång till bil reser sällan eller aldrig kollektivt, se figur 3.5. Även användningen av gång och cykel påverkas kraftigt av biltillgången. Om man ständigt har tillgång till bil går och cyklar man sällan medan de som inte alls har tillgång till bil går och cyklar vid hälften av sina förflyttningar.

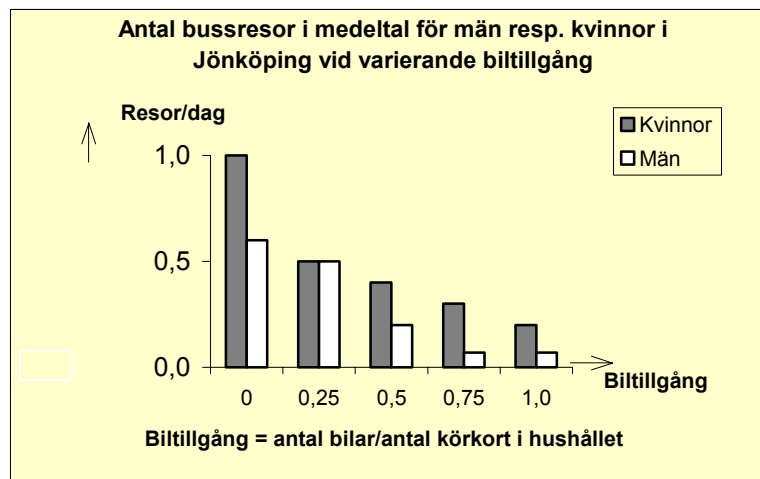
Vid samma biltillgång åker kvinnor mer kollektivt än män, se figur 3.6. Om man bara har hälften så många bilar som körkort i hushållet dvs. i normala fall en bil och två personer med körkort, så åker kvinnor, enligt denna studie, buss dubbelt så ofta som män.

Figur 3.5 Färdmedelsvalets beroende av biltillgång för den enskilde resenären



Källa: Transportøkonomiskt institutt

Figur 3.6 Antal bussresor i Jönköping som funktion av biltillgången för kvinnor resp. män.



Källa: Johansson, 2002. Opublicerad lic. avhandling

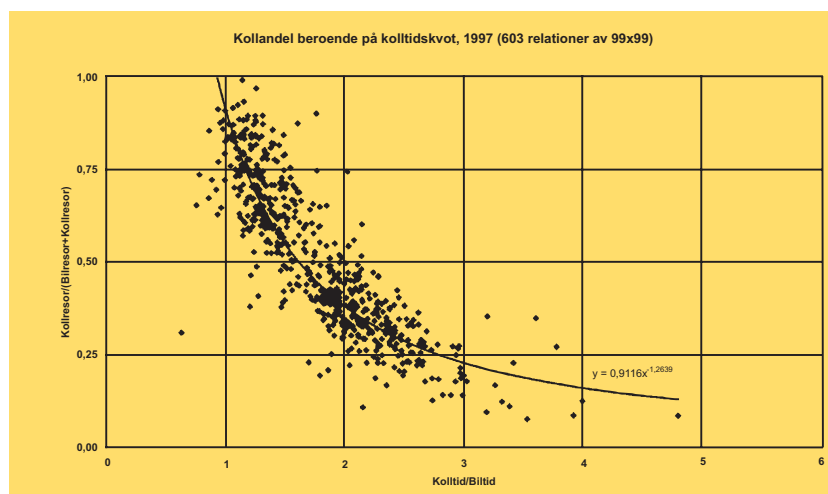
Många har ett känslomässigt förhållande till bilen som inte direkt kan relateras till rationella faktorer. I en studie i Oslo (Berge<sup>16</sup>) uttalade en intervjuperson följande;

...bilen symboliserar mobilitet, frihet och lyx, en bil har en personlighet – jag känner att jag har ett förhållande till bilen – det är inte bara en död ting, den är bra för självtilliten.

Många menar att bilen ger en möjlighet att få en stund för sig själv på väg till/från arbetet.

*Restiden* är en av de viktigaste faktorerna som bestämmer valet av färdmedel. Det är då fråga om den upplevda restiden. Vi har tidigare visat att vissa delar av resan upplevs som mer besvärande. Det gäller t.ex. väntetiden och byten. Region- och trafikkontoret i Stockholm har beräknat hur andelen kollektivresor varierar med kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil.

*Figur 3.7* Andelen kollektivresor i Stockholmsregionen som funktion av kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil (i restiden ingår gångtider och väntetider). Varje punkt är en resrelation mellan två områden i Stockholmsregionen. Av figuren framgår t.ex. att om kvoten i restid med kollektivtrafik och bil är 1,5 så åker ca hälften av resenärerna kollektivt. Om kvoten däremot är 3 så åker knappt 25 % kollektivt.



*Källa:* Region- och trafikkontoret i Stockholm<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Berge, 1995, Kampen om holdningene. Trafikdagarna i Aalborg. Skriftserie nr 159. Aalborgs universitet. Aalborg

<sup>17</sup> Region- och trafikkontoret i Stockholm . PM 12:2001

Som framgår av figuren finns det ett klart samband mellan restidskvoten och kollektivandelen. När det går lika fort att åka kollektivt som bil åker i medeltal nästan 90 % kollektivt (i Stockholm) medan endast ca 25 % åker kollektivt när kvoten är 3, dvs. då det tar tre gånger så lång tid att åka kollektivt som med bil. I restiden inkluderas då även gångtid till hållplats, väntetid och byten. Om man kommer utanför Stockholmsregionen, är andelarna kollektivtrafik betydligt lägre men sambandet torde fortfarande gälla.

Waldo har i sin doktorsavhandling<sup>18</sup> intervjuat ett stort antal personer i Malmö och dragit slutsatsen att restiden har stor betydelse för färdmedelsvalet. Här återges några uttalanden från hennes intervjuer:

Jag tror att skulle jag, skulle jag behöva åka buss här på morgonen så skulle jag nog behöva åka tjugo över sju.. för den som går sen, tror jag...eftersom jag har tio minuter att gå och ska va ..så blir det för sent och det tycker jag är helt tokigt när jag kan köra härifrån fem i åtta och jag kommer åtta va, att jag ska, går bussen tjugo över sju så får jag ju gå kvart över så jag, det tar ändå en liten stund och den kanske är för tidig va....För mig blir det inget alternativ.

*Kvinna 42 år, ensamstående, barn på 9 och 12 år*

Jag har alltså åkt mycket, mycket buss och jag uppskattar det väldigt mycket nu att kunna gå ner, jag har en bit till garaget här så jag får ju ändå gå en bit va...men.. hoppa in precis när jag vill och så är jag framme på fem minuter, det tycker jag är... väldigt, jag värderar det högt va att jag kan göra det. (---) Jag vet inte om du har bil själv så du vet hur det känns va och det är ju en sån härlig ...befrielse att du behöver inte ...du behöver inte passa någon tid för att sen passa en annan tid va.

*Kvinna, 42 år, ensamstående, barn 9 och 12 år*

Jag är väl rätt så miljömedveten i och för sig, jag har ju studerat miljö också i två år...en miljökurs..men..vi lever i ett stressamhälle va och det, det gör att även miljön blir åsidosatt.. Det är som jag sa tidigare om morgnarna att... det är inte tid över...för det va...om vi inte skall stiga upp när jag tycker det är mitt i natten... men jag stiger inte upp mitt i natten för att vara rädd om miljön, det gör jag inte. Så mycket miljöfantast är jag inte.

*Kvinna, 35 år, gift, fyra barn 2-9 år*

Slutsatsen är att restiden är mycket väsentlig för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Kortare restid kan bl. a. åstadkommas genom att

<sup>18</sup> Waldo, 2003, Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv. Lund dissertation in sociology 49. Lunds universitet

kollektivtrafiken ges bättre framkomlighet i vägsystemet. Regionaltåg har i det här sammanhanget den stora fördelen framför buss att tågen kan hålla betydligt högre hastigheter långt in mot städernas centrala delar.

*Turtätheten* är en viktig faktor genom att den dels påverkar restiden, dels flexibiliteten. Som en slags tumregel brukar man säga att turintervall helst inte bör överstiga 15 minuter om man ska kunna konkurrera med bilen. När turintervall kommer ner mot 10 minuter, bryr sig trafikanterna inte längre om tidtabellen. Då kan man säga att man närmat sig bilens flexibilitet. Flexibiliteten är speciellt viktig för kvinnor som ofta gör ärenden på vägen, vilket innebär att de får flera väntetider. Så korta turintervall är normalt bara möjliga att uppnå när underlaget är stort som i större städer och på mycket tunga landsbygdslinjer.

*Pålitligheten* är en annan mycket viktig faktor vilket t.ex. kommit fram i Kollektivtrafikbarometern men också i många preferensstudier. Förseningstid värderas 9–19 gånger så besvärande som restid i fordonet. Förseningar är speciellt problematiska för personer som har ansträngd tidsbudget t.ex. barnfamiljer och förvärvsarbete. I en engelsk studie<sup>19</sup> anges frekvens och pålitlighet som de viktigaste faktorerna för färdmedelsvalet.

Speciellt personer i åldrarna 30–49 år uppger att *komforten* spelar stor roll för valet av färdmedel. Bilen har ju utvecklats på ett fantastiskt sätt när det gäller komforten. Framför allt bussen ligger efter i det här avseendet. Tåg upplevs ofta positivt genom att man kan läsa och även arbeta under resan.

*Taxan* spelar mindre roll för valet av färdmedel. Däremot påverkar taxan resandet för dem som inte har bil som alternativ och speciellt de som har begränsade ekonomiska resurser såsom t.ex. ungdomar och barnfamiljer.

### 3.4 Ungdomars körkortsinnehav, resvanor och värderingar

Eftersom ungdomen är framtidens resenärer väljer vi att göra en separat beskrivning av dessa.

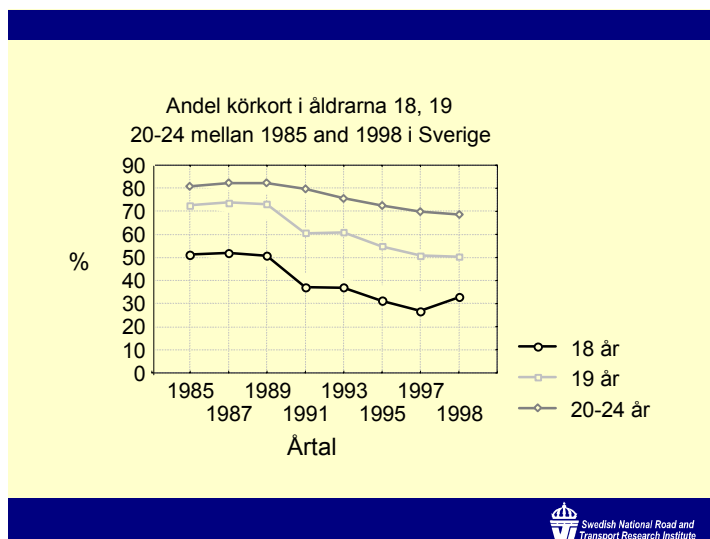
---

<sup>19</sup> ESRC Transport Study Unit, 1995, Car dependence – Report for the RAC Foundation for Motoring and the Environment. University of Oxford

### 3.4.1 Ungdomars körkortsinnehav

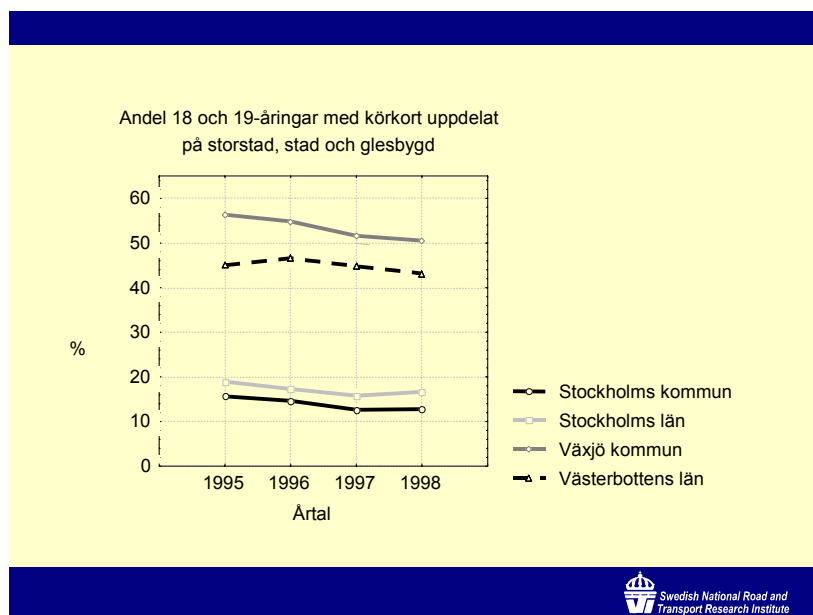
På 90-talet reducerades både körkorts- och bilinnehavet bland ungdomar mellan 18 och 24 år. På senare delen av 80-talet tog ca hälften av 18-åringarna körkort medan endast ca en fjärdedel tog körkort 1997.

Figur 3.8 Andel med körkort i olika åldrar under tidsperioden 1985–1998



Det är stor skillnad i den andel som tar körkort på landsbygden jämfört med staden. På landsbygden tar fortfarande ca hälften av 18–19 åringarna körkort medan i Stockholm är andelen nere kring 15 %.

Figur 3.9 Andel med körkort under perioden 1995–1998 i olika delar av landet.



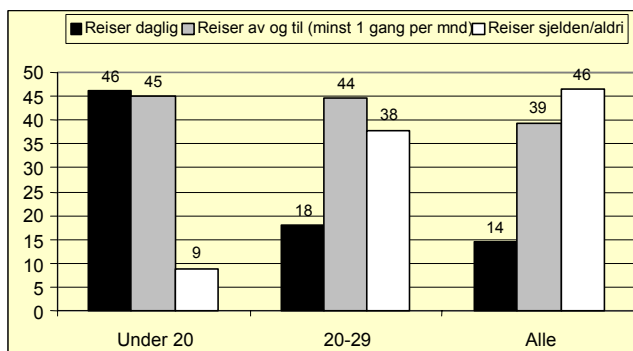
### 3.4.2 Ungdomars resor

Ungdomar reser mer kollektivt än andra grupper. Kollektivtrafikbarometern visar att ca hälften av ungdomarna under 20 år är dagliga brukare av kollektivtrafiken. Det är betydligt högre än genomsnittet för befolkningen där ca 14 % är dagliga brukare, se figur 3.10.

Andelen som reser dagligen faller kraftigt från 46 % vid 20 år till 18 % vid 29 år.



Figur 3.10 Andel som reser kollektivt olika ofta i åldersgrupperna under 20 år, 20–29 år samt för alla åldersgrupper.



Källa: Underlagsrapport från Transportøkonomisk institutt.

### 3.4.3 Ungdomars värderingar

Avsnittet är hämtat från SLTF-projektet "Ungdomars relation till kollektivtrafik och bilåkande".

De flesta ungdomar bär idag värderingar som karaktäriseras av en stark postmodernism. Detta något tillkrånglade ord står för ungdomarnas mycket individualistiska och upplevelseinriktade värderingar. För många av dagens unga människor är det centralt att skapa utrymme för sin personliga särart, att synas. Kollektivtrafikens utmaning utifrån ett värderingsperspektiv handlar mycket om att skapa behagliga upplevelser av resandet.

#### *Ungdomars syn på körkort och bil*

Den kanske viktigaste konklusionen av författarnas analys relaterat till ungdomars syn på körkort och bil, är att bilen för den unge blivit ett rationellt verktyg för att göra livet enklare istället för att vara statussymbol och en del av vuxenhetsritualen. De ekonomiska ramarna för våra ungdomar har krympt de senaste tio åren till följd av arbetslöshet och en förlängd genomsnittlig studietid. Att målgruppen värderar bilen och körkortet annorlunda är således bl.a. en konsekvens av viktiga omvärldsförändringar.

I de olika undersökningarna visar ungdomarna en viss skepsis mot bilismen. Medan exempelvis 53 % av svenskarna i allmänhet

tycker att "bilen är bra/nödvändig för den ekonomiska tillväxten" tycker bara 36 % av ungdomarna samma sak.

En majoritet av ungdomarna är positiv till ytterligare begränsningar av privatbilismen i innerstadsområden. En bilfri innerstad ger enligt ungdomarna, förutom ökad trafiksäkerhet, en mängd andra fördelar i form av en bättre miljö, en vackrare stad och större rörelsefrihet för fotgängare och cyklister. Däremot är de enligt undersökningarna inte bilmotståndare utan har snarare en väldigt praktisk inställning till bilens för- och nackdelar. Troligt är att många i framtiden kommer att köra bil vid tillfällen när inte kollektivtrafiken kan täcka behovet av effektiva och tidsbesparande vardagliga transporter.

Bilens främsta fördel enligt ungdomarna, är att det går snabbt att ta sig dit man vill och att det är flexibelt. Kollektivtrafikens styrka är att det är miljövänligt, skonsamt mot natur och människor. Således handlar bilen om en praktisk nytta i förhållande till kollektivtrafikens mjuka och ideologiska faktorer. En intressekonflikt uppstår alltså då det praktiska måste gå före det "goda". Många intervjuade ungdomar känner på grund av denna interna konflikt ett sting av dåligt samvete då de utnyttjar bilens praktiska fördelar. Detta är kanske ett av de starkaste skälen till varför de reagerar så skarpt mot föräldrarnas vanebilism. Dock ska man vara mycket försiktig när det gäller det "godas" inverkan på beteendet eftersom det praktiska i konsumtionssammanhang ändå brukar vinna till slut.

#### *Ungdomars syn på kollektiva färdmedel*

Rent generellt är de flesta ungdomar mycket positiva till kollektivtrafiken och då både ur ett praktiskt och etiskt perspektiv. Då det gäller förbättringsområden så är dessa framför allt relaterade till priset på resan. De flesta ungdomar anser att avgiften är för hög. Detta ska dock i första hand relateras till ungdomars begränsade privatekonomi och allmänna situation. Ett annat mycket intressant förbättringsområde handlar om säkerhet. Det oprovocerade våldet i anslutning till kollektiva färdmedel har ökat under senare år. De som drabbas mest är ungdomar eftersom dessa har en hög resfrekvens på kvällar och nätter, se vidare avsnitt 3.8. Många upplever därför en stark otrygghet då de färdas kollektivt och önskar en för-

ändring. En trygg kvälls- och nattrafik framhåller författarna som centrala förbättringsåtgärder om man vill vinna de ungas hjärta.

Vad gäller ungdomars associationer till resealternativ så konstateras att bussresor står för tristess och obekvämlighet. Flygresor associeras till semesterresor. Då det gällde tågresor så var tankebanorna något mer diffusa och handlade mer om tåget i sig snarare än upplevelser kring resandet. Smutsiga och bullriga väntehallar samt stress och trängsel ansåg ungdomarna vara de viktigaste förbättringsområdena.

#### *Slutsatser av studien*

Författarna bedömer att ungdomar i första hand väljer kollektivtrafiken framför bilen av rent ekonomiska skäl. Miljöaspekten är begränsad till ett slags inre argument som stöder de ungas beslut att inte ta körkort eller köpa bil. Den etiska hållningens inverkan på ungdomars framtida beteende anser författarna som mycket marginell. Forskning i konsumentbeteende visar att praktikaliteterna nästan alltid vinner över etiska och moraliska ställningstaganden. Således måste alltså kollektivtrafiken vinna över bilen ur ett praktiskt perspektiv om ungdomarna ska "stanna kvar" i sitt nuvarande beteende trots att de tagit steget in i en ny livsfas med en förbättrad ekonomi. Sänkta priser, trivsammare väntehallar samt en tryggare kvälls- och nattrafik är sådant som enligt ungdomarna i första hand kan skapa effekter på resvanorna i deras nuvarande livsfas. Om de unga väljer att öka sin resfrekvens bör kollektivtrafiken "belöna" sin målgrupp i kommunikationen genom att ur ett etiskt perspektiv berömma individen för sitt val av resealternativ. Kommittén menar att för att få ungdomar att fortsätta åka kollektivt, krävs målmedvetna satsningar på kollektivtrafikens kundnytta. Då blir trycket mindre att ändra resmönster. Det ökade ekonomiska utrymme som uppstår om man avstår från bil kan istället användas för andra nyttigheter.

### **3.5 Barnens behov i kollektivtrafiken**

Barnens behov ska vara utgångspunkt för beslut om transportsystemet<sup>20</sup>. Sverige har ratificerat FN:s konvention om barns rättig-

---

<sup>20</sup> Prop. 1997/98:182. Strategi för att förverkliga barnkonventionen i Sverige

heter. Enligt konventionen ska alla åtgärder, som rör barn sätta barnets bästa i främsta rummet. Detta innebär att barnens behov av tillgänglighet, säker trafik, god miljö, god transportkvalitet och positiv regional utveckling bör vara vägledande för transportsystemets utformning och funktion. Barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplanering bör utvecklas. Under senare år har kraven på en säker, trygg och stimulerande miljö för barn blivit allt tydligare. Ett stöd för detta ger FN:s barnkonvention, transportpolitiska mål, skolans mål, m. fl. vilka också understryker att barnen ska ha rätt att påverka sin miljö. Skolskjutsning är ett område som lämpar sig väl för utvecklandet av inflytande och delaktighet för barn. Vägverket har tagit fram en rapport om barns resor med särskild inriktning på buss- och taxi-resor till och från skolan<sup>21</sup>.

Barns rörelsefrihet har minskat under de senaste decennierna på grund av trafiken. Det innebär att barnen måste bli äldre innan de kan röra sig i närmiljön på egen hand. Barn upp till 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. Skadestatistik när det gäller skolskjutsverksamheten är bristfällig och behöver förbättras. Det finns indikationer på att avstigningen är ett stort problem ur skadesynpunkt.

### 3.6 Barriärer mot att resa kollektivt

I TØI:s rapport<sup>22</sup> till kommittén diskuteras tre olika typer av barriärer nämligen: Psykiska, fysiska och informativa.

De *psykiska* rör sig om otrygghet och känsla av att inte behärska systemet dvs. att inte veta hur man hittar, hur man betalar etc. Det senare problemet kan ju reduceras genom god information. Trygghet behandlas i avsnitt 3.8 nedan.

*Fysiska* barriärer rör sig om nivåskillnader, svårighet att ta sig av och på fordonen, för långa gångavstånd etc. I vilken mån man upplever fysiska barriärer beror dels av hur systemet är utformat, dels

---

<sup>21</sup> Barns resor – med särskild inriktning på buss- och taxiresor till och från skolan. VV publikation 2003:21

<sup>22</sup> Norheim, Ruud. Marknadsorientert kollektivtransport. Transportökonomisk institutt. Rapport 603/2002. Oslo

på individens förmåga, se vidare avsnitt 3.7 samt t.ex. studier av Agneta Ståhl<sup>23</sup> och rapporter från projektet Hela resan<sup>24</sup>.

För att kunna resa kollektivt behöver man ha en hel del *kunskap* om linjesträckningar, hållplatslägen, tidtabeller och taxor. De som reser regelbundet har som regel ganska god kunskap. Den omfattar dock främst de linjer de normalt använder. Om de ska till andra mål behöver även vaneresenärerna mer information, se tabell 3.8. Bilister har ofta dålig kunskap om kollektivtrafiken och övervärderar ofta både restid och biljettpreis.

Tabell 3.8 Befolkningens kunskap om kollektivtrafiken där de bor. Olika områden i Sverige. Procent.

Antal kollektivlinjer man har kunskap om	Jönköpings län	Jönköpings stad	Upplands län	Uppsala
Ingen	25	17	24	14
1-2 linjer	66	51	56	50
3-5 linjer	8	31	15	27
Fler än 5 linjer	0	1	5	9

Källa: Holmberg m.fl. 1988<sup>25</sup>

Marknadsföring av kollektivtrafik behandlas i kapitel 7.

### 3.7 Tillgänglighet för funktionshindrade

Riksdagen har beslutat att takten ska höjas i arbetet med att förbättra möjligheterna för funktionshindrade att ta sig fram på allmänna platser och att använda sig av kollektivtrafiken. För kollektivtrafiken är målet att den bör vara fullt anpassad till personer med funktionshinder år 2010.

Av en utvärdering som trafikverken genomfört framgår att av totalt 1,3 miljoner personer med funktionshinder är det 150 000 som inte alls kan åka med kollektiva färdmedel, främst på grund av fysiska nivåskillnader. Cirka 60 000 personer med funktionshinder åker kollektivt minst några gånger i månaden men uppger att de då har problem. Genom åtgärder i hela reskedjan i kollektivtrafiken

<sup>23</sup> T.ex. Ståhl, 1997. Äldres och funktionshindrades behov i kollektivtrafiken. Tekniska högskolan i Lund. Bulletin 148.

<sup>24</sup> Hela resan, 2003. Rikstrafiken m.fl.

<sup>25</sup> Holmberg m.fl. 1988. Information om kollektivtrafik.TFB Rapport 1988:6

kommer flertalet personer med funktionshinder att kunna resa likvärdigt med personer som inte har funktionshinder. Utvärderingen redovisar även ett antal förslag till hur kollektivtrafiken ska bedrivas för att bli handikappsanpassad samt om sanktionsmöjligheter, kompetensutveckling, standarder, planering, forskning och utveckling och statsbidrag.

Hittills har förbättringar främst skett avseende fordon, hållplatser, utbildning av trafikpersonal, stationer och resecentra samt T-bane- och spårvagnsstationer. Andelen låggolvsbussar har ökat kraftigt, särskilda trafiklösningar anpassade för funktionshindrade har införts. Många terminaler och hållplatser har anpassats till de funktionshindrades behov. Informationssystem som upplyser om tillgänglighetsaspekter är på väg att införas.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken för funktionshindrade har alltså förbättrats under senare år, men man har kommit olika långt på skilda håll i landet. Fortfarande finns brister.

Även projektet Hela Resan visar att det krävs stora insatser och åtgärder av olika slag för att skapa ett tillgängligt transportsystem för alla människor. Projektet har fokuserat på problem för resor som berör flera huvudmän. För dessa resor finns kritiska faktorer och områden som är särskilt viktiga att peka på. Arbetet med att ta fram gemensamma standarder måste slutföras. Samordningen mellan trafikslagen måste lösas och gränsdragningen mellan aktörernas ansvar och roller på bytesplatsen måste klaras ut. Det krävs en bemanning i form av stationsvärdar eller motsvarande på alla bytespunkter för att tillgodose alla krav och behov av stöd och service. All personal som direkt eller indirekt möter resenärer i sitt arbete behöver utbildning i bemötande. En tillgänglig kollektivtrafik kräver naturligtvis också att fordonen anpassas eller byts ut. När det gäller fordon krävs mycket stora investeringar.

I sektorsmyndigheternas utvärdering av handikappolitiken och i projektet Hela Resan bedömer man att det kan bli svårt att genomföra alla nödvändiga förändringar fullt ut fram till 2010.

### **3.8 Trygghet – en viktig faktor i kollektivtrafiken**

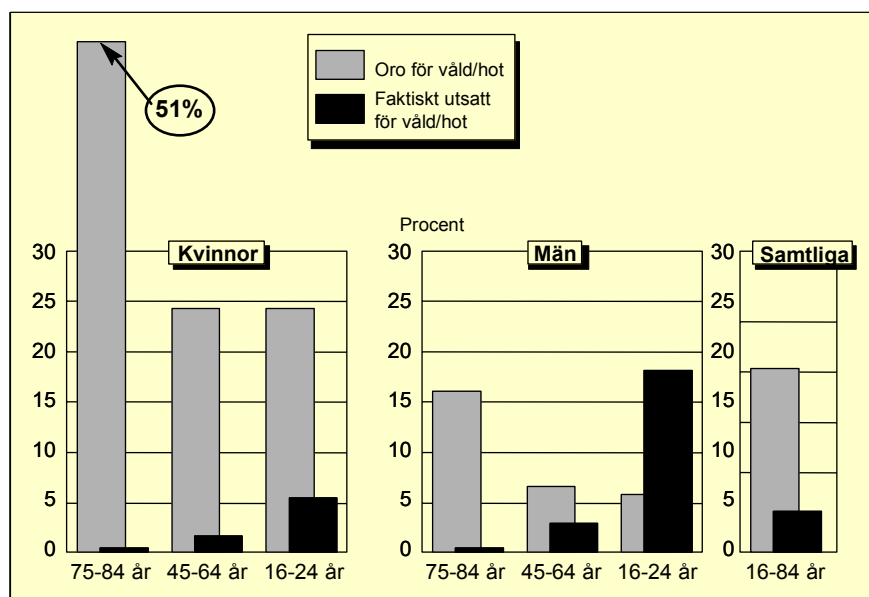
Trygghet handlar bl.a. om att slippa känna oro, rädsla och om hur säkerhet upplevs i transportsystemet (subjektivt).

Otrygghet kan definieras som emotionella reaktioner på hotfulla situationer eller händelser och är därför inte helt rationellt och för-

klart – studier visar att man bör ta hänsyn till att det finns en skillnad mellan upplevd risk å ena sidan och faktisk risk å andra sidan.

Linda Sandberg<sup>26</sup> visar att rädslan och den faktiska risken inte alls överensstämmer. De som känner mest rädsla, äldre och kvinnor, löper lägst risker, medan de som känner minst oro, unga män löper störst risk. Riskerna för olika grupper har varit ganska stabila sedan 70-talets början med undantag för unga män för vilka risken ökat.

Figur 3.11 Jämförelse mellan faktiskt våld på allmänna platser och rädsla för våld i olika köns- och åldersgrupper. 1992/93. Procent



Källa: Umeå universitet<sup>27</sup>

På senare tid har trygghetsaspekten uppmärksamrats. I synnerhet kvinnor har visat sig tveka att åka kollektivt under dygnets mörka timmar därför att de känner sig otrygga. Kollektivtrafikbarometern, SLTF:s rikstäckande kvalitets- och attitydundersökning, m fl. undersökningar visar att kvinnor är mer positiva till kollektivtrafiken än män och i högre utsträckning beroende av den för att kunna

<sup>26</sup> Linda Sandberg, 2002, Rädslans restriktioner. En studie av kvinnors rädsla i Umeå. Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet. CERUM Working paper 45:2002

<sup>27</sup> Linda Sandberg, 2002, Rädslans restriktioner. En studie av kvinnors rädsla i Umeå. Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet. CERUM Working paper 45:2002

transportera sig. Det är därför av största vikt att tryggheten inom kollektivtrafiken förbättras och att kollektivtrafiken utformas med hänsyn till detta.

Genusperspektivet framträder tydligt i de olika undersökningarna som vi gått igenom i denna översikt. Kvinnor känner i större utsträckning otrygghet och tar upp den aspekten som viktig också i de studier som är inriktade på komfort i kollektivtrafiken. Äldre människor uppvisar större upplevelser av otrygghet än yngre. Men även bland män finns otrygghet och rädsla för att utsättas för hotfulla och våldsamma situationer i samband med kollektivtrafikresor. Yngre män är en riskgrupp som, enligt brottsstatistik, se figur 3.11, i högre grad än genomsnittet riskerar att utsättas för våld i kollektivtrafiken, särskilt i storstadsområdena.

Otrygghet i kollektivtrafiken berör inte bara trafikanterna utan också andra människor. Det kan vara deras vänner och anhöriga etc.

De som inte reser kollektivt, eller som inte reser kollektivt så ofta, känner större otrygghet och oro för resor i kollektivtrafiken än vaneresenärerna. Detta kan bero på att de som brukar resa kollektivt själva upplevt att risken inte är så stor för de händelser som skapar otrygghet och oro, att de är mer tåliga, känner sig mer 'hemma' i kollektivtrafiken, lärt sig hantera riskerna och farorna i kollektivtrafiken, eller kanske fått lära sig den hårda vägen vilken storlek det är på risk och fara.

Fler människor – personal och andra resenärer – synliga vid stationer, hållplatser, på väg till och från dessa samt ombord på fordon i kollektivtrafiken ger en större känsla av trygghet i och med att sannolikheten då ökar för att det ska finnas vittnen och hjälp att tillgå vid eventuella hotfulla situationer. Samtidigt finns här en motsägelse i att trängsel i kollektivtrafiken också kan bidra till obehag och otrygghet. Det visar sig i flera av studierna att otrygghet i kollektivtrafiken i stor utsträckning orsakas av rädsla och oro för andra resenärer och deras beteenden. Trängsel uppfattas som obehagliga intrång i den privata sfären och många kvinnor känner oro för att utsättas för t ex. sexuella trakasserier och ficktjuvar.

Centralt är att miljön runt kollektivtrafiken, dvs. vägen till och från samt på stationer och hållplatser, generellt upplevs som mer otrygg än kollektivtrafiken och stationsmiljöerna i sig. Här behövs en samverkan mellan samhällsplanerare och kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att försöka göra värderingar av kostnader och



kostnadseffektivitet också för åtgärder som ökar tryggheten i kollektivtrafiken vid fördelning av medel till investeringar.

Att det finns personal synlig ombord på och vid kollektivtrafiken pekas ut som viktigt i alla studier för att öka komforten och attraktiviteten hos kollektivtrafiksystemet.

### 3.9 Effekter av förändringar i pris och utbud

Här behandlar vi hur efterfrågan på kollektivtrafik påverkas kvantitativt av priset och utbudet. Ett vanligt sätt att beskriva hur resandet påverkas är genom så kallade elasticitetstal. De beskriver hur resandet påverkas i procent av en procentuell ändring av priset eller utbudet. Om elasticiteten med avseende på priset är t.ex.  $-0,3$  betyder det att  $10\%$  höjning av priset ger en minskning av resandet med  $3\%$ .

I TØI:s underlagsrapport till kommittén<sup>28</sup> redovisas resultat från ett stort antal studier rörande elasticiteter. Av den framgår att elasticiteten med avseende på priset i medeltal uppgår till  $-0,38$ . Det innebär att en höjning av priset med  $10\%$  ger en minskning av resandet med ca  $4\%$ . Utbudet t.ex. i form av antalet vagnkilometer har i medeltal elasticiteten  $0,42$ . Det innebär att en ökning av utbudet med  $10\%$  ger en ökning av resandet med ca  $4\%$ . Bilkostnaden påverkar resandet med kollektivtrafiken med en elasticitet på  $0,20$  i medeltal. Det innebär att en ökning av bilkostnaden t.ex. i form av ökade bensinkostnader med  $10\%$  ökar kollektivresandet med  $2\%$ .

De elasticiteter som anges ovan är de kortsiktiga effekterna. På lång sikt är effekterna större. Effekterna varierar också beroende av resändamål och område. Sålunda är priselasticiteterna större i mindre städer och mindre i större städer och på landsbygden eftersom man i de senare har färre alternativ. Det är för långt att gå eller cykla. Likaså är elasticiteterna större för fritidsresor än för arbetsresor. Utbudselasticiteterna är däremot större i stora städer än i små dvs. utbudsförändringar får större effekt i stora än i små städer.

Vad händer om man inför nolltaxa? I Kristinehamns kommun genomfördes ett försök med nolltaxa under 1997–1999. I stadstrafiken ökade antalet resor till nästan det dubbla medan det endast ökade med  $8\%$  i landsbygdstrafiken. På frågan hur man skulle rest

---

<sup>28</sup> Norheim, Ruud. Marknadsorientert kollektivtransport. Transportökonomisk institutt. Rapport 603/2002. Oslo

utan taxereduktion svarade 45 % att de skulle rest buss ändå, 25 % svarade att de skulle kört bil och resten skulle gått eller cyklat.

Ett försök med kraftiga taxereduktioner i Trollhättan 1994 (50 % på månadskort, 14–39 % på värdekort och ingen reduktion på kontantbiljetterna) medförde en 20 procentig ökning av kollektivresandet men ingen reduktion av bilresandet.

En generell erfarenhet av taxereduktioner i kollektivtrafiken är att bilresandet påverkas relativt lite. Man får däremot fler resor bland tidigare kollektivtrafikresenärer samt en övergång från dem som tidigare gick och cyklade. Priselasticiteten, som anges ovan, är ett medeltal för olika befolkningsgrupper. Ungdomar och andra grupper med begränsade ekonomiska resurser är betydligt känsligare för prisförändringar.

### 3.10 Slutsatser

Baserat på ovanstående erfarenheter om resenärernas behov och önskemål föreslås följande strategier för att öka resandet med kollektivtrafik.

#### *1. Prioritera dagens resenärer*

Flera studier visar att många människor åker kollektivt då och då. Det är alltså inte så många som är inbitna kollektivresenärer respektive bilister. Enligt Kollektivtrafikbarometern är det 14 % som åker dagligen och 15 % som aldrig åker. Övriga 71 % åker kollektivt då och då.

Tidigare erfarenheter från områden där resandet ökat visar att det i huvudsak är sådana som tidigare åkt då och då som ökar sitt resande. De som aldrig reste finns sällan i gruppen som börjat resa. Det krävs mycket för att få ”inbitna bilister” att börja åka kollektivt.

Ungdomar är idag den största kundgruppen. Många av dessa minskar emellertid sitt kollektivresande när de börjar arbeta och bildar familj. En angelägen strävan är därför att öka kollektivtrafikens kvalitet så att de fortsätter att åka kollektivt.

## Exempel

### Konkurrensytor mellan bil och kollektivtrafik Ett tankeexperiment<sup>1</sup>

En genomsnittssvensk gör ca. 15 resor per vecka, varav ca. 1 resa (7 %) görs med kollektivtrafik och ca. 9 resor (60 %) görs med bil. Av dessa resor är det några som är lättare att ersätta med kollektivtrafik än andra. Om en av de 9 bilresorna per vecka ersätts med kollektivtrafik, innebär det hela 11 % färre bilresor och ca. 60 % fler kollektivresor. Även om bara hälften av dessa resor är konkurrenskraftiga kommer det att innebära en betydande överflyttning. Utmaningen ligger i att stärka dessa relationer och motivera resenärerna att välja kollektivt, i varje fall i fråga om några av veckans resor.

<sup>1</sup> Beräkningar av TØI. Endast ungefärliga siffror, baserade på data från den svenska resvaneundersökningen 1999.

## 2. Enklare kollektivtrafik

Betecknande för typiska "kollektivstäder" i Europa är att det är mycket lättare att åka kollektivt i dessa städer än i Norden, även för människor som jämför med den stad där de själva har vuxit upp. På många orter är det alldeles för komplicerat att åka kollektivt i dag. Dålig skyltning, komplicerade turlistor, oöverskådligt turutbud samt svåra av- och påstigningsförhållanden hör till de många barriärer som resenärerna möter. Kollektivtrafikutbudet ska inte bara vara till för särskilt intresserade! En förenkling av kollektivtrafikutbudet ger fördelar åt alla resenärer, inte bara åt dem som har speciella problem knutna till funktionshinder eller hälsa. Ett enklare kollektivtrafikutbud handlar om att minska olika former av barriärer som begränsar resenärernas möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken.

Följande åtgärder gör det enklare att åka med kollektivtrafiken:

- *Fasta avgångstider*, dvs. fasta avgångar varje timme hela dagen.
- *Täta avgångar*, så att resenärerna inte behöver lära sig turlistorna.
- *Knutpunkter* med direktbyte till andra linjer.
- *Samordning* av linjer längs större kollektivtrafikgator och hållplatser. Tunga målpunkter för både män och kvinnor bör ligga nära kollektivtrafikstråk med hög turtäthet.
- *Prioritering av kollektivtrafiken* så att restiden minskas och regelbundenheten förbättras.
- *Enkla och överskådliga turutbud* med fasta turer och lätt igenkännliga nummer och namn.

- *Bättre trafikinformation* innan resenärerna påbörjar resan, på hållplatsen och under resans gång. Speciellt viktigt är det med god information om störningar.
- Enkelt för *funktionshindrade* att åka och ta sig till/från hållplatserna
- *Samordning* av tidtabeller vid byten

## Exempel

### Enkelt kollektivtrafikutbud i Glasgow

*"The Overground is the simplest, most direct, best value way to move around Glasgow".* Så marknadsförs kollektivtrafiken i Glasgow, och med goda skäl. Kollektivresenärerna i Glasgow ville ha frekvens, tillförlitlighet och enkelhet, något de också fick efter en omläggning av kollektivtrafiksystemet 1996. Kollektivtrafiksystemet har följande element:

- *Linjestructur för bussarna som liknar ett T-banenät, med god frekvens.* Systemet har många hållplatser och knutpunkter runt om i staden för att göra det så lätt som möjligt att byta mellan linjerna. Alla linjer har "sin" färg, något som underlättar orientering på kartor och i tabeller. Linjenätet presenteras på en enkel, stiliserad linjekarta som visar var alla linjer går och var byte görs mellan dem. Linjekartor i fickformat distribuerades till samtliga hushåll i Glasgow-området.
- *Firstcard.* Ett smartkort som gäller på samtliga bussar i Glasgow med omnejd. Systemet tillåter obegränsat antal resor dygnet runt i de zoner som kunderna har betalat för. Kortet kan köpas på flera försäljningsställen i staden och kan även beställas via Internet.
- *Bussar med låggolv.* Halva bussparken har bytts ut mot nya låggolvsbussar med förbättrade sittmöjligheter, luftkonditionering och bättre komfort.
- *Enkel information.* Flera typer av turlistor har tagits fram, bl.a. små foldrar för varje enskild linje. Foldrarna är utformade som enkla handledningar för varje linje och visar bara klockslaget för den första turen, frekvensen för de olika tiderna på dygnet (morgon/dag/kväll) samt när sista turen går. Det går även att få linjespecifika tidtabeller som visar samtliga avgångstider från varje hållplats längs linjen under hela dagen. Dessa tidtabeller har dessutom de viktigaste knutpunkterna längs linjen markerade. Tidtabellerna är mycket lättlästa och lätta att förstå.

### 3. Öka framkomligheten

Resenärerna sätter stort värde på god regelbundenhet. I rusningstrafik uppstår det lätt förseningar i trafiken, både för bilister och kollektivresenärer. Vägmyndigheterna måste därför vidta åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken framför bilen. Bättre framkomlighet för bussar och spårvagnar hör även till de mest lönsamma åtgärderna i transportsystemet. Omloppshastigheten på linjerna kan ökas och möjliggöra ett bättre utnyttjande av vagnparken. Samtidigt kommer resenärerna fortare fram och förseningarna minskar.

### 4. Satsa på stråk för att öka andelen kollektivtrafik

Om man vill öka andelen kollektivtrafik är möjligheterna störst där det finns ett stort resandeunderlag. Det finner man främst i större städer men också på vissa landsbygdslinjer.

I tätortstrafik är restiden en mycket viktig faktor för restidens attraktionskraft. De flesta resenärer prioriterar högre turtäthet framför kortare gångavstånd. Sammantaget får resenärerna en bättre resstandard med ett grovmaskigt stomlinjenät, täta avgångar, egna körfält, aktiv prioritering i korsningar och välutrustade hållplatser. Längre gångavstånd till hållplatserna och snabba av- och påstigningar är problematiska för vissa kollektivresenärer. Stomlinjerna måste därför kompletteras med servicelinjer eller anropsstyrda fordon med kort gångavstånd, lägre frekvens och/eller extra hjälp med av- och påstigning vid behov. Det är viktigt att både det koncentrerade och det mer yttäckande utbudet ses som ett enhetligt system med goda möjligheter till byten och anpassade tidtabeller.

I landsbygdstrafik kan snabba och komfortabla expressbussar vara ett attraktivt alternativ. Dessa kan kombineras med anropsstyrd trafik som matar till expressbussarna för att skapa yttäckning. I sådan trafik uppskattar resenärerna kollektivtrafiken för att man kan använda restiden på ett meningsfullt sätt till att koppla av, läsa m.m. under resan. Här spelar alltså komforten stor roll. I sådana relationer är kollektivtrafiken dessutom ofta mycket prisvärd. I kapitel 10 Samhällsnytta redovisas exempel på framgångsrika satsningar på regional tåg- och busstrafik.

## Exempel

### Jönköping: Tänk spårvagn – men åk buss

Genom KomFort-projektet i Jönköping genomfördes 1996 förändringar i kollektivtrafiksystemet som följde principen *Tänk spårvagn – men åk buss*. Målet med det nya linjenätet är att göra kollektivresorna enklare och snabbare. Verktygen är:

- Stomlinjenät med två huvudlinjer, röd och gul linje, på de tyngst trafikerade sträckningarna. Huvudlinjerna trafikeras med hög frekvens – upp till 10 minuters frekvens stora delar av dagen. De två huvudlinjerna trafikeras efter ”spårvagnsprincipen”, dvs. att bussarna ges förkörsrätt i förhållande till annan trafik på flera ställen.
- Huvudlinjerna kompletteras med matarbussar och lokallinjer.
- God samordning. Hela trafiksystemet är samordnat med regionaltåg och busstrafik från glesbygd.
- Många knutpunkter. De olika linjerna korsar varandra på flera ställen.
- God framkomlighet och kort restid. Trafikljusen styrs från bussarna. Detta ökar reshastigheten och ger kortare restid. För att förbättra framkomligheten har separata bussgator, busskörvägar och planskilda korsningar anlagts samt signalprioritering installerats i trafikljusövervakade korsningar.
- Enklare av- och påstigningsmöjligheter. Huvudlinjerna trafikeras med nya miljövänliga ledbussar med lågt golv och utan trappsteg. Bussarna är utrustade med breda automatiska dörrar för att underlätta på- och avstigning för passagerarna.
- Realtidsinformation har installerats på stombusshållplatserna som anger när nästa buss ankommer.

## 5. Öka tryggheten

Många resenärer undviker att åka kollektivt speciellt under kvällstid på grund av en känsla av otrygghet. Det gäller främst kvinnor och äldre. Det är därför angeläget att öka tryggheten. I en underlagsrapport<sup>29</sup> till kommittén som vägverket tagit fram föreslås följande åtgärder för att öka tryggheten.

<sup>29</sup> Trygghet i kollektivtrafiken. En forskningssammanställning. Vägverket

#### Infrastruktur

- Bättre belysning vid stationer och hållplatser
- Ombyggnad av otrygga stationsmiljöer, gång- och cykelvägar, hållplatser etc.

#### Utbildning

- Utbilda planerare både i kommuner och hos trafikhuvudmän samt personal hos operatörerna om vad som krävs för att kollektivtrafiken ska kännas trygg.

#### Planering

- Varje trafikhuvudman bör göra en inventering av sitt ansvarsområde ur ett trygghetsperspektiv och ta fram en plan för att öka tryggheten.

#### Normer och standards

- Inrätta trygghetsnormer som stöd vid upphandling av trafik och infrastruktur (hållplatser, stationer mm.)
- Utveckla en trygghetscertifiering av personal i kollektivtrafiken.

#### Samverkan

- Samverka med medborgarorganisationer och föräldrar för att involvera vuxna i trygghetsskapande åtgärder

#### Fordon

- Minska kontanthantering i fordonen
- Installera kameraövervakning i fordon
- Bättre utformade fordon

#### Mer synlig personal i trafiken och på terminaler

### *6. Öka andelen kollektivtrafik*

Vi har ovan påpekat vikten av att prioritera dagens resenärer i första hand. I större städer med trängsel och miljöproblem kan det också finnas skäl att försöka utforma kollektivtrafiken så att en del bilister föredrar att åka kollektivt. Det gäller då att inte vidta åtgärder som försämrar för de befintliga resenärerna.

Det är svårt att locka över bilister till kollektivtrafiken där kollektivtrafikutbudet är dåligt. Bussar med timavgångar är sällan ett alternativ till bilen i garaget. Om det ska råda ett reellt konkurrensförhållande mellan bil och kollektivtrafik bör inte den samlade restiden med kollektivtrafik vara mer än dubbelt så lång som restiden med bil. Det ställer krav både på turtätheten och framkomligheten.

I motsats till bil-, gång- och cykeltrafik har kollektivtrafiken fasta avgångstider. Avgångsfrekvensen har därför stor betydelse för resenärernas val av transportmedel. Kollektivtrafiken konkurrerar bäst med bilen på längre resor. Skillnaden i restid (i relativa termer) mellan kollektivtrafik och bil minskar ju längre resan är. Väntetid och gångtid utgör en relativt sett större del av den totala restiden vid korta resor än vid långa resor. För korta resor är gång eller cykel ofta ett bra alternativ till kollektivtrafik. Med en timme mellan varje avgång kan folk både gå och cykla relativt långt innan kollektivtrafiken blir konkurrenskraftig.

Bättre och billigare kollektivtrafikutbud är inte tillräckligt för att väsentligt minska biltrafiken. Erfarenheter från Schweiz och teoretiska beräkningar av SIKA visar att det bara går att dämpa biltrafikens tillväxt genom en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken och restriktioner mot biltrafiken i form av trafiksanering, parkeringsreglering eller ekonomiska styrmedel. Men sådana styrmedel har liten effekt om det inte finns ett väl utbyggt alternativ för bilisterna.

Den tyska staden Freiburg har t.ex. infört restriktioner för långtidsparkering i centrum, kombinerat med goda infartsparkeringar i centrumområdets ytterkant där det är lätt och snabbt att byta till kollektiva transportmedel med hög avgångsfrekvens. Freiburg har för övrigt satsat på en enhetlig trafikplanering där åtgärder kring kollektiv-, bil-, gång- och cykeltrafik ses sammantaget, se ruta nedan.



## Exempel

Den tyska staden Freiburg med 200 000 invånare har sedan 1970-talet arbetat målmedvetet och långsiktigt med en enhetlig transportplanering.

- *Integrerad trafikplan.* Freiburg har en trafikplan där trafiken ses som ett helhetssystem. Planen omfattar en integrerad politik för alla transportformer: gångtrafikanter, cyklister, lokal kollektivtrafik och motorfordon.
- *Målmedveten utbyggnad av kollektivtrafiksystemet.* Kollektivtrafiken betjänas först och främst med spårvagn. Med nuvarande planer om fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiksystemet kommer 83 % av Freiburgs invånare att ha tillgång till kollektivtrafik inom 600 meters radie inom några få år. Alla nya linjer får egna körfält så att de inte försenas av personbilar i trafiken.
- *Endast gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik i stadens centrum.* Det är med få undantag inte tillåtet för privatbilar att köra i stadens centrum. Gångator och egna körfält för spårvagnarna ger en mycket god framkomlighet för både mjuka trafikanter och kollektivresenärer.
- *Parkeringsrestriktioner.* Det finns mycket få platser för långtidsparkering i centrum. Samtidigt har stora "Park & Ride"-anläggningar uppförts så att besökande så långt som möjligt ska kunna ta sig till centrum med buss eller spårvagn.
- *Låg hastighet kring centrumkvarteren.* I alla kvarter i stadskärnan gäller hastighetsbegränsningen 30 km/h. Bara huvudgatorna är undantagna. Acceptansen för de låga hastighetsgränserna ökar från år till år och antalet allvarliga trafikolyckor har minskat. Föreningss- och bullerproblemen är också mindre än tidigare.
- *Omfattande satsning på cykelvägar.* Freiburg har ett omfattande cykelvägnät med i dag 400 km cykelvägar.
- *Regionalbussarna är samordnade med spårvagnssystemet* så att regionalbusspassagerare lätt kan åka in till centrum med spårvagn.
- *Nyplanerade bostadsområden ska integreras i kollektivtrafiksystemet.* Principerna för en integrerad trafikpolitik ska följas även för nya bostadsområden. Utöver detta har ett samarbete inletts med grannkommunerna för att få till stånd ett förbättrat regionalt kollektivtrafiksystem.
- *Positiv utveckling för kollektivresor och cykel.* Från 1976 till 1999 har antalet cykelresor ökat med hela 67 %, medan antalet kollektivresor har ökat med 38 %. Samtidig har antalet bilresor minskat med hela 12 %.

### 7. Långsiktiga satsningar

Resenärerna anpassar sig inte så lätt till nya utbud, både p.g.a. bristande kunskaper och för att många behåller sina tidigare resvanor. Folk som är vana att åka mycket kollektivt fortsätter att åka mer kollektivt än andra och folk som sällan reser kollektivt fortsätter med det, även om viktiga faktorer som har betydelse för valet av transportmedel ändras. Ett gammalt ordspråk säger att det är svårt att lära gamla hundar att sitta. Om detta gäller för folks val av transportmedel bör kollektivplanerarna ta hänsyn till det. Nya utbud måste marknadsföras både vid införandet och genom fortsatt uppföljning över flera år. Resenärerna måste ”lära sig” att åka kollektivt. Inte minst kan detta ge vinster på lång sikt vad gäller barn och ungdomar. Erfarenheterna från Norge (Forsöksordningen) har visat att införandet av nya kollektivtrafikåtgärder har effekt på både kort och lång sikt. Även om den största ökningen av antalet användare ofta kommer första året efter det att åtgärden har införts, tar det ett tag innan potentiella användare får kännedom om utbudet och börjar utnyttja det.

## 4 Kollektivresandet år 2020 – en vision

Kollektivresandet utgör år 2020 en naturlig del av de flesta människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet när man behöver förflytta sig.

Andelen kollektivt resande har alltså ökat kraftigt. De nya resenärerna är främst unga människor. Att för det mesta utnyttja kollektiva färdmedel stämmer med de värderingar och nya livsmönster som ungdomen började utveckla vid slutet av 1900-talet. Oftast är det enklare och bekvämare att resa kollektivt än med egen bil. Dessa förändringar i resmönstret har skett i takt med att kollektivtrafikutbudet blivit alltmer flexibelt och utvecklats till ett för de allra flesta attraktivt och effektivt transportsystem, som nu betydligt mer än vid sekelskiftet bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt, regional utveckling, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet

### 4.1 Kommitténs framtidsbild

Vår bild av resandet år 2020 är skissartad och subjektiv och bör inte uppfattas som en sedvanlig prognos. Den tecknar en möjlig, kanske trolig och huvudsakligen positiv utveckling. Säkert är att den förutsätter stora förändringar i kollektivtrafiksystemet för att kunna bli verklighet. Vår förhoppning är att vårt scenario skall locka till fortsatta diskussioner och därmed bli ett verktyg som hjälper resenärer och kollektivtrafikengagerade aktörer att komma fram till goda och realistiska förslag, som kan bidra till ett resande som leder till att de trafikpolitiska målen snabbt kan nås.

## 4.2 Fler reser kollektivt oftare

### 4.2.1 Behovsanpassad kollektivtrafik

Allt fler människor reser nu kollektivt eftersom trafikeringen konsekvent utformats efter skilda gruppers olika behov och förutsättningar. Resenären, som via olika former av brukarinflytande kan påverka trafikeringen, står i fokus när trafiken planeras och utförs.

Människors ökade rörlighet har främst tagit sig uttryck i ett ökat fritidsresande. Framförallt yngre människor har en individuell livsstil, vilket kollektivtrafiken genom ökad flexibilitet lyckats anpassa sig till. Resenärerna har höga krav på trafikering enligt egna önskemål. Detta har fångats upp bl.a. genom ett stort utbud av anropsstyrd trafik, inte minst för barns och ungdomars fritidsresor. Den anropsstyrda trafiken är självfallet också väl integrerad med den vanliga linjetrafiken. Ungdomar betraktas alltsedan seklets början som den strategiskt viktigaste resenärgruppen.

Andelen äldre i befolkningen har ökat med ungefär en halv miljon. De har upp till sjuttiofemårsåldern tillgång till bil i ungefär samma utsträckning som de i lägre åldrar. Flertalet har eget boende. Kollektivtrafikens flexibilitet och bekvämlighet gör att de ändå använder bilen förhållandevis sällan. Det känns säkrare och enklare att åka kollektivt.

### 4.2.2 Tvåbilshushållen är färre

Ökad jämställdhet i arbets- och familjeliv, i kombination med ej tillräckligt bra kollektivtrafik, resulterade i början av seklet i att fler hushåll skaffade två bilar. Nu har de förbättrade kollektiva resmöjligheterna medfört en nedgång i antalet tvåbilshushåll och många familjer har gått med i bilpooler eller liknande, för att använda bil på ett mer rationellt sätt.

Många använder e-handel för delar av sina tyngre dagliga inköp. Varorna kan också enkelt sändas hem med effektiva och miljövänliga distributionssystem, vilket medfört att behovet av bil för att handla har minskat. Bussar som går till köpcentra har rejäla lastutrymmen. Detta som ännu ett exempel på den ökade flexibilitet som innebär, att trafikeringen anpassas till resenärernas olika behov.

### 4.2.3 Vidgade arbetsmarknader

Det har blivit lättare att pendla långt med buss och framförallt tåg. Detta har bidragit till att arbetsmarknadsregionerna har vidgats, särskilt för kvinnor, som tidigare arbetade betydligt närmare hemmet än sina män, genomsnittligt sett. De flesta kvinnor har nu – också beroende på att ansvaret för hem och barn är jämnt fördelat mellan könen - fått ökade möjligheter att finna intressanta arbeten.

Det har även blivit enklare att resa kollektivt, när man under en färd vill nå flera målpunkter. Detta beror inte minst på, att man från sekelskiftet fick till stånd en systematisk samordning mellan den fysiska planeringen och trafikplaneringen. Lokal service, handel, förskola och arbetsplatser lokaliseras i allt större utsträckning i anslutning till kollektivtrafikstråken.

### 4.2.4 Hög turtäthet

Turtätheten har ökat och det går fortare än tidigare att resa kollektivt i våra större städer. Det beror dels på att spårtrafiken har byggts ut med banor som är reserverade för kollektivtrafik, dels på att framkomligheten även för bussar har blivit mycket bättre genom prioritering i signaler, separata körfält m.m. En mer kostnadseffektiv trafik har kunnat åstadkommas samtidigt som resenärerna tycker att den är bättre.

I de mer tätbefolkade delarna av landet finns en väl utbyggd pendeltrafik med extra snabba tåg och bussar. Stationer och bussterminaler är här byggda för bekväma byten mellan kollektiva färdmedel men också för övergång mellan kollektivtrafik och bil. Stationerna är ett utmärkt exempel på hur samverkan mellan ett stort antal aktörer har kunnat utvecklas, så att resenärerna känner sig trygga och i alla avseenden väl omhändertagna. Här finns skyddad cykelparkering liksom parkeringsplatser med motorvärmare. Den lokala bussresan är ofta anropsstyrd med upphämtning nära bostaden och väl integrerad med den övriga kollektivtrafiken. Många pendlare prenumererar på sina resor. De behöver endast ringa för avbokning.

#### 4.2.5 Anropsstyrd trafik

Under lågtrafik och i glesa områden har linjetrafik i stor utsträckning ersatts av flexibel anropsstyrd trafik. Beställning görs enkelt med telefon eller på Internet. I vissa fall matar dessa system till tåg eller bussar med bekväma övergångar och samtrafik med tidpassning. Taxi har utvecklats kraftigt och fått en betydligt större användning för kollektiva resor än vad den hade vid seklets början. Många nya koncept på transportlösningar med taxi utvecklas alltså jämt och integreras i kollektivtrafiken. Organisationer inom sektorn social ekonomi svarar för en inte obetydlig del av persontransportförsörjningen i glesbygd.

#### 4.2.6 Samordnad information och biljettering

Informations- och biljettsystem är samordnade och utformade så att resenärerna känner igen sig oavsett var i landet de befinner sig eller vilket trafikslag de än använder. Resenärerna upplever att de lätt kan få information om sin Hela Resa. Det finns inga informationsproblem vid byten. Man får lätt veta hur man utifrån egna önskemål kan resa från adress till adress, liksom vad det finns för alternativa färdvägar, färdmedel, tider, kvalitet och service. Det finns ett för landet gemensamt telefonnummer för information om kollektivtrafik. Visionen om ett integrerat informationssystem, som kan ge information till alla om all kollektivtrafik i landet är realiserad. Informationen finns tillgänglig också på engelska. Informationen vid störningar är utformad så att den är lätt att förstå och med lätthet kan uppfattas även av barn och förståndshandikappade.

Gemensamma resvillkor med resegarantier har införts i hela landet. Betalning sker smidigt och mest med kontaktlösa kort. Eftersom smartare biljetteringssystem införts har uppehållstiderna vid hållplatserna kunnat förkortas, vilket givit snabbare resor.

I linje med Riksdagens mål var kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionshinder redan år 2010. Både fordon, hållplatser, terminaler och informationen är nu lätt tillgängliga för funktionshindrade. Beroende på resenärens behov och förutsättningar användes traditionell linjebunden trafik eller olika typer av anropsstyrd trafik, öppen för alla, men anpassad efter olika grupperns behov. Kollektivtrafiken är tillgänglig för nästan alla.

Sammanfattningsvis utgör kollektivresande år 2020 en naturlig och viktig del av människors vardag. Service i och runt trafiken är väl utvecklad så att den är trygg och säker att utnyttja alla tider på dygnet. Trafiken bedrivs med en sådan omfattning, kvalitet, service och flexibilitet att den för allt fler människor är huvudalternativet vid deras resande.

### 4.3 Kollektivtrafikens omvärld

Utvecklingen av det kollektiva resandet styrs i hög grad av faktorer som trafikhuvudmännen och andra aktörer i branschen inte kan påverka i nämnvärd omfattning. Av dessa är den ekonomiska utvecklingen kanske viktigast. Ökade hushållsinkomster under de två senaste decennierna har medfört att rörligheten ökat. Men genom värderingsförskjutningar i kombination med kollektivtrafikens ökade attraktivitet har bilägandet och bilanvändningen år 2020 inte nått upp till tidigare prognoser.

#### 4.3.1 Större men färre regioner ger tillgång till fler jobb

Möjligheten att kollektivt pendla långt, effektivt och till rimliga kostnader har förbättrats betydligt inom och mellan regionerna. Människor är inte i lika hög grad som tidigare beroende av att flytta till större städer för att få tillgång till en varierad och dynamisk arbetsmarknad. Att både män och kvinnor nu kan nå fler jobb har varit gynnsamt för tillväxten i regionerna och landet som helhet. Vissa arbetsresor har blivit längre, men utan att restiderna ökat i motsvarande grad. Detta har bl.a. möjliggjorts genom utbyggnaden av snabba regionaltågssystem. Kollektivresornas andel av det totala persontransportarbetet har därför ökat kraftigt.

En bidragande orsak till detta är också, att många arbetsgivare, offentliga såväl som privata, engagerar sig i sina anställdas arbetsresor, framförallt med kollektiva färdmedel. Motiven är dels att arbetsgivarna har fördelar av att kunna rekrytera arbetskraft från större geografiska områden, dels ingår det som en del i organisationernas miljöpolicy att verka för mer miljövänliga transporter, även av arbetskraft.

### 4.3.2 Samordnad planering

Kollektivtrafiken används nu aktivt som ett av flera instrument i samhällsplaneringen, och i den samordnade trafik- och bebyggelseplaneringen tas stor hänsyn till kollektivtrafikens förutsättningar. Därför har även en del lokal handel och service återkommit till bostadsområdena och färre externetableringar av handel sker. Ganska många väljer att bosätta sig i nära de stora kollektivtrafikstråken. Det har bidragit till att små städer och samhällen med omgivande landsbygd kunnat bibehålla och i vissa fall öka sin befolkning.

### 4.3.3 Skärpta miljökrav

Nya internationella överenskommelser ställer krav på ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Det har medfört att biobaserade bränslen används i stor utsträckning både för bussar och bilar. Introduktion av ny och miljöanpassad teknik har gjort att emissioner från bussar och personbilar har minskat kraftigt jämfört med situationen vid sekelskiftet. De skärpta miljökraven har också lett till ökade priser för bränslen och fordon, något som medfört att kollektivt resande blivit ännu billigare i förhållande till bilresor. Införande av biobaserade, inhemska drivmedel och ny fordonsteknik har gynnat såväl miljön, sysselsättningen som kollektivtrafiken.

### 4.3.4 Höjd säkerhet och trygghet

De flesta fordon är nu utrustade med system för automatisk hastighetshållning. Det har gjort att de hastighetsdämpande guppen kunnat tas bort. I trafikmiljöer med många gående och cyklister och i bostadsområdena är hastigheten anpassad till de oskyddade trafikanternas förutsättningar. Säkerheten för resenärer på väg till/från hållplats har ökat dels genom de lägre hastigheterna, dels genom en systematiskt förbättrad utformning av hållplatserna och deras närområden. Bälten finns i alla bussar. En redan tidigare säker buss- och tågtrafik uppfyller sedan länge nollvisionens krav.

Det har också blivit betydligt tryggare att resa kollektivt. Hållplatser och gångvägar har fått bättre belysning och utformats så att de känns trygga. Personalen är mer synlig och har fått utbildning i



trygghetsaspekter så att de lättare kan och vågar ingripa vid incidenter.

#### 4.3.5 Höjd status

Kollektivresandets betydelse för samhällets funktion är numera allmänt erkänd och uppskattad. Detta och branschens väl utvecklade servicetänkande har gjort att kollektivresandets status har höjts betydligt. Det yttrar sig bl.a. i att det åter är attraktivt att arbeta inom branschen, som fått ett rejält lyft också vad gäller arbetsmiljön för förare och servicepersonal. Andelen kvinnor som arbetar hos huvudmän och operatörer har ökat betydligt.

### 4.4 Trafikpolitiken

I början av seklet fokuserades alltmer på målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kollektivt resande lyftes fram som ett viktigt inslag för att nå detta mål. I propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) presenterade regeringen en vision för år 2030. Här sägs:

Visionen är att transportsystemet har förändrats i takt med de krav som ställs som följd av ett ekologiskt, socialt, kulturellt, och ekonomiskt hållbart samhälle i en internationaliserad värld med en välfärd som omfattar hela befolkningen i Sverige som globalt.

I de delar som berör kollektivtrafiken sägs vidare:

Allt fler människor väljer att resa kollektivt när kollektivtrafiken har anpassats efter människors behov av effektiva, tillgängliga och prisvärda transporter. Regionalt resande sker i ökad utsträckning med tåg vilket möjliggjorts av en kapacitetsstark, turtät och välbyggd regional tågtrafik. Möjligheter till dagspendling inom större områden har öppnats, framför allt genom spårtrafikförbindelser.

I propositioner efter denna har regeringen föreslagit förändringar i lagstiftningen och andra åtgärder av stor betydelse för kollektivresandet. Lagstiftningen är nu mer flexibel med avseende på organisatoriska och finansiella lösningar. Den är samtidigt mer krävande när det gäller trafikföretagens bidrag till målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem och anpassning till resenärernas behov. De sektorsansvariga verken har utvecklat sin roll och är påtagligt pådrivande och stödjande för övriga aktörer. Man utvärderar kon-

tinuerligt kollektivresemöjligheterna och hur de utvecklas, vilket utgör en viktig grund för ytterligare förbättring.

#### 4.4.1 Gränsövergripande samarbete

Vid sekelskiftet fick de regionala trafikfrågorna en allt större betydelse. Det ökande och längre resandet, framförallt med de nya regionala snabbtågssystem som introducerats i många delar av landet, var pådrivande för utvecklingen. Eftersom människor reste allt längre upplevdes dåtidens administrativa gränser som otidsenliga och som bidragande orsak till irriterande skillnader i utbud, villkor samt bristande samordning. Detta drev fram ett ökat samarbete i nya former och en viss omfördelning av ansvar mellan statliga, kommunala och privata aktörer. De organisatoriska lösningarna blev olika i olika delar av landet. Gemensamt var dock, att helhetsansvaret gentemot resenärerna löstes så, att resenärerna nu alltid har en tydlig motpart med ansvar för resenärens Hela Resa. I processen utvecklades också bättre former för samordning mellan planering av investeringar i trafiksystemet, den långsiktiga och strategiska trafikplaneringen samt kommunernas övergripande och långsiktiga fysiska planering. Överlag har också den lokala och regionala samordningen av kollektivtrafik och samhällsplanering i tätort och glesbygd förbättrats.

Ansvarsfördelningen mellan aktörerna är nu tydligare samtidigt som ett systematiskt samarbete över ansvarsgränserna har medfört att kollektivtrafikresenärerna upplever transportsystemet som sammanhållet, lätt utnyttjat och attraktivt. Till detta bidrar att resenärerna har fått ett större inflytande över trafikens utformning. Kollektivtrafikens företrädare upplevs som mycket lyhörda. Nya och effektiva samarbets- och avtalsformer mellan trafikhuvudmän, andra beställare och operatörer har bidragit till en ökad dynamik i kollektivtrafikens utveckling. Huvudmännen har en tydlig roll som verktyg för samordning av kollektivtrafik av olika slag samt även för knutpunkter och kopplingar mellan kollektivt resande och individuellt.

Beställarna arbetar i allmänhet mer med långsiktiga strategier, medan operatörerna sköter mer av de operativa frågorna inklusive huvuddelen av den dagliga kundkontakten och marknadsföringen. Utvecklingen har medfört att hela branschen har en betydligt bättre ekonomisk situation än tidigare. Branschen utgör ett gott

exempel på en väl avvägd balans mellan trafikpolitikens principer om konkurrens och samordning.

#### 4.4.2 Samsyn kring forskning och utveckling

Forskning, utveckling och kunskapsspridning betraktas år 2020 som en självklar nödvändighet för att det kollektiva resandet skall kunna utvecklas i önskad takt och omfattning. Alla aktörer på trafikområdet deltar i detta arbete. Erfarenheter sprids snabbt och goda exempel får många efterföljare på kort tid. Statens resurser har samordnats i ett nationellt forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram för ett ökat kollektivt resande. Det behandlar alla väsentliga aspekter på kollektivtrafiken, från teknisk utveckling till frågor om kollektivtrafiken i trafikpolitiken och hur man på bästa sätt kan tillgodose varierande behov från olika resenärgrupper, såsom exempelvis på helger för familjer med små barn, ungdomar vid större evenemang, eller ”godvädernaspassad” extra trafikering till badplatser sommartid. Transport- och trafikforskningen, som tidigare var teknik- och utbudsdominerad, har nu breddats och inslaget av beteende- och samhällsvetare har ökat i de numera närmast tvärvetenskapliga forskningsprojekten. Många projekt samfinansieras via långsiktiga avtal mellan aktörerna.

De metoder för ”samhällsekonomiska kostnadsintäktsanalyser”, som i slutet av 1900-talet allmänt användes för investeringsprioritering vad gäller transportinfrastruktur, har förfinats. I förädlad form ingår sådana analyser nu som en del i så kallade multikriterieanalyser, vari betydligt fler aspekter beträffande investeringars nytta ställs mot deras kostnader. Metoder har nu även utvecklats för värdering av den samhällsnytta som driften av trafikeringssystem medför.

Sammanfattningsvis kan man konstatera, att de kollektivtrafikansvarigas ökade lyhördhet för konsumenternas behov och önskemål har bidragit till att det kollektiva resandet ökat mer än det individuella. Detta medför att de persontransportpolitiska målen om hållbar tillväxt, jämlikhet, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet nu uppfylls i betydligt högre grad än vid sekelskiftet för tjugo år sedan.