

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 trafikeringarkostnader 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 resenärstandard 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)

5.1 Generell samhällsservice och grund för hållbar utveckling

Kollektivtrafiken är en del av den grundläggande samhällsservicen i landet. Den skall ge alla möjlighet att delta i samhällslivet, dvs. nå arbetsplatser, skolor, olika typer av service och omsorg. Kollektivtrafiken bidrar även till att människor kan träffas på fritiden och underlättar överhuvudtaget människors vardagliga liv. Den bidrar därmed i hög grad till ökad välfärd. Den främjar också regional utveckling och underlättar näringslivets utvecklingsmöjligheter. Detta gäller även perifera landsdelar, där kollektivtrafiken inte bara ombesörjer persontransporter utan även sköter delar av godstransporterna.

Kollektivtrafiken ger resmöjligheter med liten miljöpåverkan och god säkerhet. Ett konkurrenskraftigt kollektivt transportsystem utgör således en nödvändig del i en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Med den mängd uppgifter eller nyttor, som kollektivtrafiken kan sägas bidra till, så är det också ganska naturligt att formerna för den varierar och att det är svårt att dra någon definitiv gräns för vad som är, respektive inte är kollektivtrafik. Det finns heller inte någon definition i författningar eller förarbeten till sådana. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) använder följande definition av kollektivtrafik: *"i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter, som erbjuds allmänheten eller en särskild person enligt vissa regler"*. Med denna definition faller t.ex. taxitrafik utanför. Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik föreskriver dock att trafikhuvudmännen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länen och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Färdtjänst uppfyller inte alltid kravet på regelbundenhet, inte heller turist- och beställningstrafik med buss. Enklast är att utgå från färdmedlet och säga att kollektivtrafik är den trafik som bedrivs med buss, taxi, spårvagn, tåg, tunnelbana, båt och flyg.

Kollektivtrafiken kan delas in i allmän kollektivtrafik, som alla kan nyttja, och särskild kollektivtrafik, som samhället enligt lag är skyldig att anordna eller betala för, men som endast vissa grupper har rätt att använda sig av. Särskild kollektivtrafik är framförallt skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. För sådana resor svarar taxi för en stor del. Vanligen delas kollektivtrafiken också in i lokal, regional och interregional kollektivtrafik beroende på hur långa resor som transportutbudet främst är avsett för.

Kommittén har inget eget förslag på definition. Vi kan se fördelar med olika definitioner vid olika tillfällen. Istället för att försöka sätta definitiva gränser för vad kollektivtrafik är, så vill vi istället resonera kring tyngdpunkter. Vi anser att tyngdpunkten i begreppet kollektivtrafik är den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss, spårvagn, tåg, båt, och i glesa landsdelar flyg, som trafikhuvudmännen i landet tar ansvar för. Denna trafik har varit i vårt fokus under denna utredning. Utanför huvudmännens regi finns dock därtill mellanregionalt inrikesflyg, långväga tåg- och busstrafik, privat taxitrafik och lokal specialtrafik såsom skolskjuts, färdtjänst och vissa sjukresor. Detta är som sagt också kollektivtrafik.

Verksamheten förekommer både som offentligt organiserad och upphandlad och i form av kommersiell, privat företagsamhet. I landet finns 21 trafikhuvudmän med politiskt och ekonomiskt ansvar för den allmänna, till stor del samhällsfinansierade kollektivtrafiken inom respektive län. Trafik med linjer över mer än en länsgräns bedrivs inte av trafikhuvudmännen. Om sådan trafik är transportpolitiskt motiverad upphandlas den av Rikstrafiken. Annars finns interregional trafik med tåg, flyg, båt och långväga expressbusslinjer i kommersiella trafikutövares regi. Totalt arbetade år 2002 drygt 50 000 personer i de ca 9 000 företag (inklusive taxi) som är verksamma i kollektivtrafikbranschen.

Det kollektiva resandet har under senare år legat på en ungefär konstant nivå, räknat i absoluta tal. Dess andel av det totala resandet har dock minskat i takt med ökad bilanvändning. År 2002 genomfördes ca 15 % av det totala persontransportarbetet i landet med buss och spårbundna färdmedel. Nyttjandegraden kan beskrivas så här: Omkring 85 % av den vuxna svenska befolkningen åker kollektivt någon gång om året, varannan svensk reser minst en gång i månaden. Variationerna inom landet är stora. Kvinnor reser mer än män och de flitigaste resenärerna är ungdomar i åldrarna 17–22. Resandet beskrivs utförligare i kapitel 2, 3 och 6.

5.2 Organisation

Landstings- och primärkommuner, dvs. länstrafikhuvudmännens ägare, finansierar en stor del av kollektivtrafikverksamheten, genom att täcka skillnaden mellan trafikeringskostnaderna och det resenärerna själva betalar när de åker. I underlaget för beräkning av statens generella bidrag till kommunerna samt för den mellan-

kommunala skatteutjämningen tas hänsyn till att trafikeringskostnaderna varierar mellan olika kommuntyper.

Ansvar för hur kollektivtrafiken utvecklas ligger på många olika organ. Statens roll är främst att säkerställa, att de grundläggande transportbehoven kan tillgodoses samt att goda förutsättningar skapas för trafiksamordning. Detta sker främst genom lagstiftningsarbete och genom investeringar i trafikens infrastruktur. Investeringsbidrag ges bl.a. till kollektivtrafikanläggningar såsom bussterminaler och infrastruktur och fordon för tunnelbane- och spårburen trafik. Staten finansierar till en del också forskning och utvecklingsverksamhet om transporter. Bland prioriterade områden ingår tillämpad transportforskning kring kollektiv persontrafik och offentligt betalda resor. Ett annat prioriterat område är forskning om transportinformatik, bl.a. med syfte att underlätta användningen av kollektivtrafiken. En förstärkning av insatserna för forskning om miljöanpassade transporter har också skett under senare tid.

Staten ger också visst ekonomiskt stöd till driften av kollektivtrafiken. Detta sker bl.a. på sådana järnvägssträckor där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Visst driftstöd ges också till buss, flyg- och båttrafik. Underskott i verksamheten betalas av kommunerna och/eller landstinget i respektive län.

De statliga myndigheterna Vägverket och Banverket är sektorsansvariga för väg- respektive järnvägstrafiken och har statens uppdrag i att driva på utvecklingen av kollektivtrafiken. Rikstrafiken har till uppgift att samordna och upphandla interregional trafik även sådan i luft och på vatten.

Förutom ansvaret för lokal och regional allmän kollektivtrafik har kommuner och landsting eget ansvar för den särskilda kollektivtrafiken i form av färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst kan dock överlåtas på trafikhuvudmännen. Trafikhuvudmännen har också att bevaka hur taxinäringen i länen utvecklas.

Praktiskt utförs trafikeringen av privata eller offentligt ägda entreprenörer. Före 1990 var dominansen av offentligt ägda kollektivtrafikföretag mycket stor. Tio år senare var förhållandet det motsatta. År 2002 fanns sju tågtrafikföretag för persontrafik, 485 bussföretag och ca 8 670 taxiföretag. Företagens verksamhet regleras i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen för dem som bedriver yrkesmässig trafik på väg och av järnvägstrafiklagen och förordning om statens spåranläggningar för trafik på spår.

5.3 Ändrad lagstiftning

Lagstiftningen för kollektiv persontrafikering har de senaste tjugofem åren genomgått flera stora förändringar. De reformer som i störst omfattning påverkat förutsättningarna för kollektivtrafiken är följande:

- Trafikhuvudmannareformen. Proposition (1977/78:92): om åtgärder för att förbättra lokal och regional persontrafik.
- Upphandling möjliggjordes genom att trafikhuvudmännen gavs generell trafikeringsrätt i respektive län. Proposition (1984/85:168): om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg.
- Behovsprövningen slopad för taxi. Proposition (1987/88:78)
- Trafikhuvudmännen fick ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna. Statlig driftsersättning under 10 år. Statliga bidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar m.m. Proposition (1987/88:50): Trafikpolitiken inför 90-talet.
- Trafikhuvudmännens rätt att bedriva persontrafik utökas till att även gälla lokal och regional persontrafik på stomjärnvägar i det egna länet, och efter regeringens medgivande även i angränsande län. Proposition (1995/96:92): Nya förutsättningar för järnvägstrafiken
- Nya lagar om färdtjänst och riksfärdtjänst ger kommunerna en möjlighet att överföra ansvaret för dessa transporttjänster till trafikhuvudmannen och för denne att samordna dem med kollektivtrafiken. Ett statsbidrag på 1,5 miljarder kronor skall öka tillgängligheten för funktionshindrade inom kollektivtrafiken. Proposition (1996/97:115): Mer tillgänglig kollektivtrafik.
- Skadeprovningen av långväga busstrafik gentemot järnvägstrafiken avskaffas 1 januari 1999. Syftet är att öka tillgängligheten och ge förutsättningar för en bättre trafikförsörjning i övrigt samt att främja en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar. Proposition (1997/98:56):Transportpolitik för en hållbar utveckling.
- Ny yrkestrafiklag införs med utökade krav på ekonomiska resurser för att driva yrkesmässig trafik och med åtgärder för att förbättra tillsynen av företagen. Särskild taxilegitimation införs för förare i taxi. Proposition (1997/98:63): En reformerad yrkestrafiklagstiftning.

5.4 Trafikhuvudmannareformen

Före den första juli 1978, då den s.k. trafik huvudmannareformen började tillämpas, planerades kollektiv stads- respektive landsbygdstrafik var för sig. För landsbygdstrafiken inom kommuner gavs, efter behovsprövning, koncessioner linje för linje inom ramen för ett komplicerat statsbidragssystem. Den regionala trafiken mellan kommuner fick statligt stöd genom ytterligare ett bidragssystem. Utgångspunkten för reformen var bl.a. uppfattningen, att en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar inte kunde åstadkommas utan en väl utbyggd kollektivtrafik samt att det borde införas s.k. länskort för den kollektiva linjetrafiken i alla län. För att åstadkomma detta ansåg regering och riksdag att det krävdes en effektivare samordning av tillgängliga resurser och att detta bäst kunde åstadkommas genom ett samlat samhällsansvar för kollektivtrafiken.

Det samlade ansvaret lades på kommuner och landsting, som förutsattes bilda en särskild trafik huvudman för genomförande av de gemensamma uppgifterna, som beslut om taxor och trafikutbud. Lagens organisatoriska huvudalternativ, ett kommunalförbund, valdes i få län. Istället valde de flesta län att bilda ett aktiebolag som huvudman. Denna lösning har varit stabil även om det på många håll i landet pågår diskussioner om alternativa organisationsformer m.m.

Reformen har lett till bättre planering av trafikutbudet och ökat resande. Trafiken kunde effektiviseras genom ett högre fordonsutnyttjande och ökad belägningsgrad i fordonen. Kostnader och intäkter påverkades också starkt. Totalt sett ökade trafikutbudet mätt i vagnkilometer för länshuvudmannatrafiken med 20 % och resandet mätt i personkilometer med ca 30 % under perioden 1980–1984. Särskilt snabb var utvecklingen av den regionala busstrafiken. Den lokala trafiken ökade mindre än 10 %, eftersom tätortstrafiken redan var relativt väl utbyggd vid 1980-talets början.

Inledningsvis steg kostnaderna genom att trafikeringen ökade. Intäkterna begränsades till följd av rabatteringen med länskort. Ungefär hälften av trafikdriftsunderskottet hänförde sig till tätorterna, som även tidigare fått kommunala subventioner.

5.5 Avreglering av busstrafik och taxi

Vid mitten av 1980-talet började kollektivresandet stagnera. Under slutet av decenniet noterades minskningar i resandet med ca 1,5 % per år. Från trafikhuvudmannens sida hävdades, att man av staten visserligen fått det politiska och ekonomiska ansvaret för trafiken, men långtifrån de verktyg som behövdes för att kunna sköta den på ett effektivt sätt. En ny yrkestrafiklag kom därför till år 1985. Den innebar att trafikhuvudmännen gavs trafikeringsrätten för den trafik som de hade det politiska och ekonomiska ansvaret för. Trafikering skulle upphandlas i konkurrens. Upphandlingen har, framförallt inledningsvis, medfört lägre trafikeringskostnader till gagn för huvudmannens ägare. De entreprenörer som fick uppdrag var genom avtalen tillförsäkrade garanterad inkomst oberoende av resandets omfattning.

De första upphandlingarna efter reformen 1985 har uppskattningsvis medfört kostnadsänkningar på 15 % eller mer. Även vid en andra upphandlingsomgång har betydande kostnadsminskningar uppnåtts. Det finns inte några samlade beräkningar för hela landet av de ekonomiska effekterna av den marknadsmässiga upphandlingen under 1990-talet. Nettoresultatet är svårt att beräkna, eftersom även andra förändringar har inträffat under perioden med konkurrensupphandling.

Vid de senaste årens upphandlingar har kostnaderna för trafiken ökat med 15 % eller mer. Den högre kostnadsnivån kan ses som en reaktion på att de gamla avtalen/indexen inte i tillräcklig utsträckning tog hänsyn till ökade kostnader för drivmedel och löner. Sannolikt har bussföretagen, i den nya marknadssituationen, med ett fåtal stora och i många upphandlingssituationer klart dominerande företag, också kalkylerat med högre marginaler än tidigare. I de första upphandlingarna var de troligen mer intresserade av marknadsandelar och tillväxt än av kortsiktig lönsamhet.

Priskonkurrensen har varit hård. Många små lokala och kommunala transportföretag slogs ut eller såldes som följd av att de förlorade trafik vid upphandlingarna. Högre krav från trafikhuvudmännen spelade också in.

Trafikhuvudmännen har idag ca 7 400 bussar i turlistsatt trafik. All denna trafik är upphandlad så när som trafik i vissa tätorter. Även den regionala tågtrafiken är upphandlad, med få undantag. För kommunernas skolskjuts åtgår ca 1800 bussar och ett okänt antal taxibilar. Nästan all skolskjuts trafik upphandlas.

Avregleringen av den yrkesmässiga trafiken har fortsatt. Behovsprövningen, dvs. regleringen av antalet verksamma företag, slopades för beställningstrafik med buss, för turisttrafik samt för taxi. När behovsprövningen slopades blev det i princip fri konkurrens för de företag som driver trafik. Däremot infördes år 1987 en skadlighetsprövning gentemot redan etablerad järnvägstrafik och trafik som trafikhuvudmännen driver enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Avregleringen av taxi har medfört att skolskjuts, färdtjänst och sjukresor med taxi har kunnat upphandlas i konkurrens. Upphandlingarna har, beroende på konkurrenssituationen, lett till mycket olika resultat i olika delar av landet. Där mindre, lokala taxiföretag i glesbygd slagits ut i upphandlingen har konsekvensen på sina håll blivit att nattaxi numera saknas. Huvudmannen har måst prioritera annan trafikering.

De kommunägda trafikföretagen har varit förhindrade att erbjuda sina tjänster utanför sitt eget geografiska område. Genom en tillfällig lag kan dock bolagen sedan 1996 bedriva uppdragsverksamhet inom annan kommun än den egna. Försöksperioden har förlängts och skall pågå till utgången av år 2005.

En viktig effekt av upphandlingarna är att trafikhuvudmännen i ökande omfattning ställer krav på miljö, kvalitet och tillgänglighet. Miljökraven har lett till att vagnparken förnyats, med lägre emissioner som följd. Kraven på tillgänglighet för funktionshindrade har bl.a. fått som följd, att andelen bussar med lågt golv eller låg entré i tätortstrafik ökat till ca 60 % och i landsbygdstrafik till ca 30 % år 2001.

Denna i grunden positiva utveckling har dock även en baksida. På grund av dessa, andra och mellan trafikhuvudmännen varierande krav på bussarnas utformning så har avsättningsmöjligheterna för begagnade bussar försämrats de senaste åren. Ett icke försumbart antal tekniskt väl fungerande bussar går inte längre att använda i linjetrafik inom landet.

För många bussentreprenörer har anbudsupphandlingarna medfört minskad lönsamhet. Flera konkurser i näringen kan hänföras till olönsamma linjetrafikkontrakt.

De första upphandlingarna gav i princip trafikentreprenörerna begränsat ekonomiskt intresse av att förbättra trafikeringen och servicen kring den. En ökning av antalet resenärer kunde rentav ses som en nackdel. Enligt de flesta s.k. bruttoavtalen gick då taxeräkningarna oavkortade till trafikhuvudmannen, alltså inte till entre-

prenören. Man arbetar nu på att utforma avtal som skapar intresse hos entreprenören av att få fler resenärer, s.k. incitamentsavtal. Försök har gjorts med nettoavtal, där alla eller en viss del av intäkterna stannar hos entreprenören.. Allt vanligare blir emellertid avtal som är kopplade till utvecklingen av antalet resenärer eller hur nöjda kunderna säger sig vara med den tjänst entreprenören erbjuder. Den entreprenör som lyckas öka andelen nöjda kunder får bonus.

5.6 Ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna

Från och med år 1990 fick respektive trafikhuvudman ansvar för persontrafiken utmed tjugotre s.k. länsjärnvägar. Ordet »utmed« är betydelsefullt. Det innebär att trafikhuvudmannen kan välja mellan att bedriva trafiken med tåg eller med buss eller genom en kombination av de båda trafikslagen.

Trafikhuvudmännen har också trafikeringsrätt för regional persontrafik på stomjärnvägar inom det egna länet och möjlighet att bedriva sådan trafik i angränsande län. Detta om huvudsyftet är att utveckla det egna länets regionala persontrafik. För båda slagen av järnvägar gäller att trafiken, som fått allt fler resenärer, handlas upp under konkurrens, vilket har bidragit till avsevärt minskade trafikeringskostnader, åtminstone efter de första upphandlingsomgångarna.

En nackdel för resenärerna, som uppstod initialt vid trafikhuvudmannareformen var att samordningen mellan länstrafiken och den långväga tågtrafiken i många fall blev avsevärt sämre. För att komma till rätta med dessa problem har en överenskommelse träffats om ett system, som skall göra det möjligt för en resenär att köpa biljett för en hel reskedja. Det gemensamma biljettsystemet benämns »Tågplus«, och marknadsförs och utvecklas av Samtrafiken i Sverige AB, som ägs gemensamt av SJ, trafikhuvudmännen, Arlanda Express, BK tåg, Connex, Destination Gotland och Tågkompaniet. Samtrafiken är dock öppet för att ta emot fler ägare, t.ex. från bussidan. Genom Tågplus sammanbinds ca 4000 orter i Sverige (alla kommuncentra, alla tätorter, betydelsefulla knutpunkter, turistorter på fastlandet, men också i skärgårdsområden). Trafikföretagen inom Tågplus samarbetar för att ge rabatter och för att ge en trygg resa hela vägen och har tagit på sig ett

gemensamt ansvar för att lösa eventuella problem som uppstår vid trafikstörningar.

5.7 Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik

Trafikhuvudmännen har sedan några år möjlighet att på uppdrag upphandla och samordna allmän och viss särskild kollektivtrafik, alltså även sådan trafik som det är kommun eller landsting som ansvarar för. Trafikhuvudmannen skall också verka för en allmänt tillfredsställande taxiförsörjning i länet. När huvudmannen upphandlar taxitjänster skall även anbudsgivarens åtaganden gentemot allmänheten beaktas.

5.7.1 Färdtjänst

Lagstiftningen medger att kommuner överläter färdtjänst eller riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen i länet. Syftet är att integrera dessa transportformer med den allmänna kollektivtrafiken, som redan nu gjorts tillgänglig för många funktionshindrade. Detta är en viktig fråga för den enskilde personen med funktionshinder, som vill ha valfrihet när det gäller att använda sig av allmänna kommunikationer. Enligt en utvärdering som vägverket gjort kan man dra slutsatsen, att ytterligare minst hälften av de idag färdtjänstberättigade skulle kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken om den ännu bättre anpassades till de funktionshindrades situation. Detta är en fråga om livskvalitet. Möjlighet till god mobilitet bidrar till välfärden också genom att sociala kontakter kan upprätthållas. Detta berikar fritiden och motverkar ohälsa.

En strävan är också att kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst skall begränsas främst genom fler resor i linjetrafiken men också genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

I början av år 2003 var det 59 kommuner i Blekinge, Gävleborgs, Hallands, Stockholms, Värmlands och Örebro län, som inte själva hade hela ansvaret för färdtjänsten. I Stockholms län handhas färdtjänsten av landstingets färdtjänstnämnd, medan det är trafikhuvudmännen i de fem övriga länen som ansvarar för färdtjänsten. Övriga trafikhuvudmän i landet medverkar vid upphandling och/eller samordning av färdtjänst i ytterligare ca 100 kommuner.

Kommunernas samlade kostnader för färdtjänstresor kan uppskattas till 1,4 miljarder kronor (år 1999) för de då ca 405 000 färdtjänstberättigade (3 500 kr per färdtjänstberättigad). Kostnaderna för färdtjänst har reducerats som följd av resandeminskning, delvis förklarad av större restriktivitet när det gäller att utfärda färdtjänstillstånd samt begränsning av antalet resor. Förutom utgifter för själva transporter har kommunernas administrationskostnader för färdtjänsten på ca 0,4 miljarder per år.

5.7.2 Skolskjuts

En kommun är enligt skollagen skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder hos elev eller annan särskild omständighet.

Trafikhuvudmannen kan medverka vid upphandling och samordning av skolskjuts. Alla detaljer om hur skolskjutsen skall organiseras kan emellertid inte kommunen överlåta. Formellt kan man inte låta trafikhuvudmannen göra tidtabell och körplan eller besiktiga hållplatser för skolskjuts, trots att denne normalt är mer kompetent i detta arbete än skolförvaltningarna i kommunerna. De jämförande mätningar som gjorts indikerar att skolskjuts som samordnas av trafikhuvudman blir mer än 10 % billigare.

Alla trafikhuvudmän är på något sätt engagerade i samordning av skolskjuts och linjetrafik. 60 % av kommunerna planerar själva den skolskjutsverksamhet, som inte sker i linjetrafik. 25 % tar hjälp av trafikhuvudmannen för sådan planering. Resterande 20 % löser planeringen på annat sätt.

5.7.3 Sjukresor

Landstingen är sedan den 1 januari 1992 ekonomiskt ansvariga för sjukresorna. Ansvar innebär att med utgångspunkt i lagen (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor fastställa grunder för sjukreseersättning. Landstingen har enligt nuvarande bestämmelser inte något formellt ansvar att rent fysiskt anordna sjukresor. När det gäller färdtjänst och kollektivtrafik har kommunerna, resp. trafikhuvudmännen en i lag fastlagd skyldighet att svara för att resmöjligheter verkligen finns. Landstingen har emel-

lertid eget intresse av att sjukreseverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt, t.ex. genom att resorna samordnas. Detta kan ske genom att fler personer samtidigt reser i fordonet och genom att resorna planeras så att tomkörningen mellan uppdragen minskar. Samordning av sjukresor i fordon som går i linjelagd kollektivtrafik har visat sig vara lönsam. I exempelvis Örebro län får patienter som kallas till vårdbesök en biljett till kollektivtrafiken med kallelsen. På en del andra håll har besökstiderna på sjukvårdsinrättningar anpassats till kollektivtrafikens tidtabeller. Minskade kostnader kan också uppnås genom samverkan med andra huvudmän vid upphandling av transporter.

I ökad utsträckning medverkar trafikhuvudmannen vid själva driften av sjukresorna. I den mån landstinget har inrättat särskilda sjukresolinjer har trafikhuvudmannen i åtskilliga fall därefter tagit över ansvaret för att driva sådana linjer, varvid trafiken då också öppnats för övriga resenärer. Trafikutbudet kan härmed öka samtidigt som de sammanlagda kostnaderna kan begränsas genom att resor med linjetrafiken ersätter resor med taxi på hela eller del av sträckan. Genom att bussar som går i linjelagd trafik får allt bättre tillgänglighet för funktionshindrade, så ökar möjligheterna att överföra kostnadskrävande sjukresor med taxi till kollektivtrafiken.

5.8 Långväga busstrafik

I samband med avregleringen av den långväga busstrafiken ökade utbudet men resandet förändrades inte de första åren. Därför sjönk bussutbudet igen till en nivå som före avregleringen. Uppgifter om utbuds- och resandeutvecklingen under 2001 och 2002 saknas.

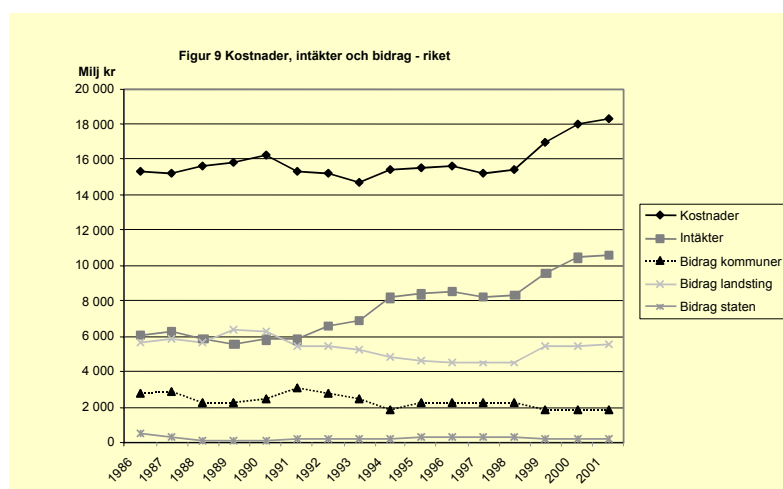
SIKA gör bedömningen att resandet med långväga buss har ökat med storleksordningen 10 % under 2001. Främst är det priskänsliga resenärer, t ex ungdom och pensionärer, som utnyttjar långfärdsbussarna. Dessa uppgifter kommer från entreprenörer som har närmare 80 % av marknaden. Marknaden för långväga buss domineras idag av ett fåtal stora entreprenörer. Endast några hundra bussar används för denna trafik, som därmed åtminstone volymmässigt är marginell i förhållande till den lokala och regionala busstrafiken.

Ett observandum är, att man för kommersiell persontrafik inte kan få statsbidrag för arrangemang som ökar funktionshindrades tillgänglighet till fordonen.

5.9 Branschens ekonomi

De totala kostnaderna för trafikhuvudmännens verksamhet år 2001 var enligt SLTF:s statistik ca 18 miljarder kronor för landet som helhet. Intäkterna var drygt 10,6 miljarder kronor, vilket motsvarar nästan 60 % av kostnaderna. Kommuner och landsting bidrar således med ungefär 40 % av kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Därtill kommer alltså kommunernas kostnader för skolresor och färdtjänst samt landstingens ersättning till sjukresor.

Figur 5.1 Kostnader, intäkter och bidrag för lokal och regional kollektivtrafik



Källa: SLTF.

Det statliga driftsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken har varit och är fortfarande relativt konstant och marginellt. Driftsbidragen från kommuner, landsting är däremot omfattande, men har varierat under åren. Generellt sett har bidragen dock minskat under de senaste 10 åren, mest i Stockholms län. Vid en jämförelse mellan storstadsregioner och glesbygdslän kan man konstatera att storstadsregionerna under perioden 1986–1992 haft en betydligt lägre självfinansieringsgrad. Sedan 1993 har dock skillnaden utjämnats. Från och med 1999 ökar skillnaderna mellan storstadslänen och skogslänen något. År 2001 har dock denna skillnad minskat något då storstadslänens självfinansieringsgrad minskat

med nästan 1 % medan skogslänens självfinansieringsgrad har ökat med tre.

Huvuddragen i den ekonomiska utvecklingen, mätt i löpande priser mellan år 1997 och 2001, är att intäkterna ökade med 32 % och kostnaderna med 25 %. Den offentliga finansieringen har ökat med 14 % och självfinansieringsgraden med 5 %.

Under de senaste åren har trafikföretagens och trafikhuvudmännens ekonomi uppmärksammats. Först kom rapporter om driftföretagens försämrade ekonomiska läge. Ett flertal bussföretag har rapporterat stora förluster och SJ har också visat på underskott. Orsakerna till trafikföretagens dåliga ekonomi är flera. Dels är det en effekt av att de offentliga upphandlingarna inledningsvis tillämpades med ett förhållandevis starkt fokus på kostnaderna samtidigt som bussföretagen önskade öka sina marknadsandelar. Dels är det en kvardröjande effekt av valet av kostnadsindex i de avtal, som tecknades under andra halvan av 90-talet. Dessutom hävdar Bussbranschens Riksförbund, att skattehöjningar på fordon och drivmedel under denna period bidragit till företagsnedläggelser, konkurser och sviktande ekonomi bland bussföretagen

Omställningen till en "beställar-utförar-situation" med offentlig upphandling har också lett till ändrade arbetsvillkor och en upplevd osäkerhet bland personalen vad gäller anställningstryggheten. Detta behandlas närmare i kapitel 14 Konkurrens och upphandling samt i kapitel 15 Kunskap och kompetens, där även de hälsomässiga konsekvenserna av bl.a. ökad otrygghet blir belysta.

Vid de senaste årens upphandlingar har trafikföretagen höjt sina priser, vilket också tydligt avspeglats i höjda kostnadsnivåer för kontrakt som tecknats efter relativt nyligen genomförda upphandlingar. Hur mycket detta påverkar bussföretagens ekonomiska resultat är för tidigt att säga. Otvetydigt är dock att dessa kostnadsökningar kommer att få konsekvenser för trafik och resenärer. Det finns uppenbar risk både för minskat utbud och högre taxor.

Situationen är idag alarmerande i många län, se vidare kapitel 13. I Jämtlands län gjordes redan inför trafikåret 2002/2003 stora nedskärningar för att klara kostnadsökningarna i trafiken. Trots att länets kommuner och landsting ökat anslagen betydligt så måste verksamheten minskas ytterligare 25–30 % enligt förslag till trafikplan. Länstrafiken i Västerbottens län använder sig av fonderade medel för att klara trafiken under år 2003. Eftersom finansieringen inte är klar för 2004 planerar trafikhuvudmannen att ge ut en tidtabell endast för tiden fram till årsskiftet 2003/2004.

Länstrafiken i Norrbottens län tar också av fonderade medel för att klara av verksamheten i kommande tidtabell. Samtidigt skall i princip all trafik upphandlas och länstrafiken förväntar sig ökade kostnader. Som närmare framgår i kapitel 13, Ekonomi och finansiering, så är problematiken densamma även på många andra håll i landet.

5.9.1 Branschstruktur

Antalet företag som bedriver busstrafik har minskat, framförallt de med färre än 20 anställda. De större har ökat i antal och storlek. Vi har fått en koncentration i branschen. Bussbranschen i Sverige domineras idag av ett fåtal stora bussföretag. De fyra största bussföretagen innehar hälften (51 %) av det totala beståndet av bussar i yrkestrafik. Av de 1630 företagen med tillstånd för yrkesmässig trafik har 92 % färre än tio bussar. Av dessa är det 331 som har bussar i turlistsatt linjetrafik för trafikhuvudmännen. Av dessa är 11 offentligt ägda och resterande privata företag. Ägarbilden har drastiskt förändrats. Under början av 1990-talet var 80 % av antalet bussar i offentlig och resten i privat ägo. År 2002 råder omvända proportioner.

Antalet taxitrafikföretag har ökat. Ökningen avser i första hand företag med högst fyra anställda. I taxibranschen fanns år 2002 ca 14 000 anställda i de 8 700 taxiföretagen. Taxibranschen domineras av små företag. Antalet anställda i taxibranschen har ökat mellan 1993 och år 2002 (SCB). Gränslandet mellan taxiföretag och bussföretag är inte skarp och uppskattningsvis ca 800 av medlemmarna i taxiförbundet har också buss.

Järnvägsinspektionen beviljar tillstånd till järnvägsoperatörer att bedriva trafik. Vid slutet av år 2001 drev totalt 17 företag järnvägstrafik med egen personal. Av dessa hade elva tillstånd för enbart godstrafik, fem för enbart persontrafik och resterande två för både gods- och persontrafik.

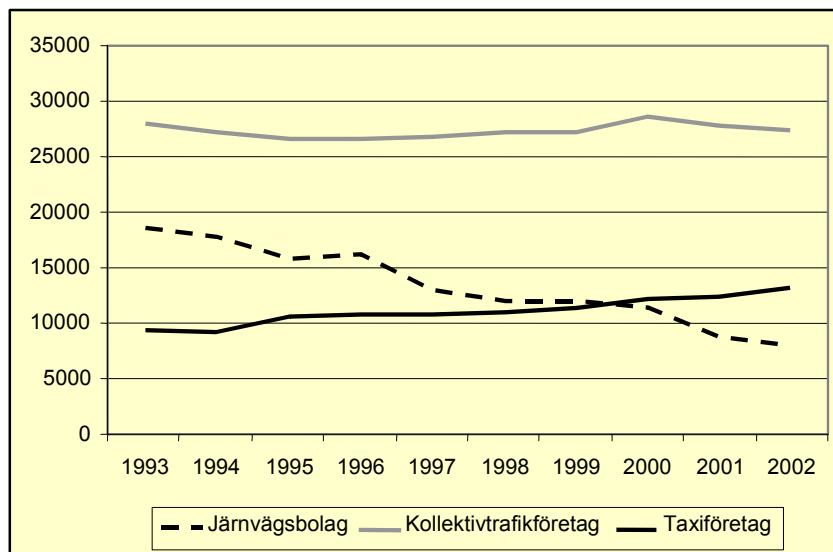
5.9.2 Personalsituationen

Kollektivtrafiken i Sverige sysselsätter totalt ca 50 000 personer. Av dessa är ca 30 000 personer anställda i bussbranschen och ca 14 000 i taxibranschen. Ungefär 28 000 personer arbetar yrkesmässigt som

bussförare i lokal och regional busstrafik varav ca 19 % är kvinnor (SCB). Därtill kommer övriga anställda i kollektivtrafik- och linjebussföretag.

Totalt har antalet anställda minskat i kollektivtrafiknäringen mellan 1993 och 2002 och det är järnvägsbolag som svarar för minskningen. Antalet anställda i taxiföretag har ökat och i företag med linjetrafik och kollektivtrafik är antalet anställda ungefär det samma år 2002 som år 1993.

Figur 5.2 Antal anställda i järnvägs-, kollektivtrafik – och taxiföretag 1993–2002



Källa: SCB CFR.

Persontransportbranschen har under de senaste åren påtalat bristen på förare i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Idag erhåller ca 1 800 personer om året busskörkort. Bristen på personal bedöms öka. Bussbranschen uppskattar behovet av nyrekrytering till ca 3 000 nya förare om året fram till år 2005. Det är även brist på lokförare och taxiförare.

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).

6.1 Inledning

Detta kapitel bygger på en rapport av professor Bertil Vilhelmson.¹

Kollektivtrafiken utgör en viktig del av samhällets transportssystem. Det gäller inte minst för alla dem som inte har tillgång till egen bil. Det gäller också i situationer när det vore bättre om fler reste kollektivt än individuellt med hänsyn till trängsel, miljö och säkerhet. Men hur utvecklas resandet nu och i framtiden?

¹ Bertil Vilhelmson, 2003. Samhällsförändringar som påverkar efterfrågan på kollektivtrafik. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Avsikten är här att belysa några trender i omvärlden, som erfarenhetsmässigt påverkar efterfrågan på kollektivresor.

Kapitlet är upplagt på följande sätt: Först diskuteras hur kollektivresandet förändrats i ett längre tidsperspektiv. Sedan identifieras vad som kännetecknar de grupper som reser mest. Det gäller vad faktorer som t.ex. ålder, bilinnehav, inkomst och sysselsättning, resärenden och var man bor betyder för det kollektiva resandet. Därefter analyseras hur dessa faktorer utvecklas i ett framtidsperspektiv.

6.1.1 Kollektivresandet är stabilt

Hur förändras resandet med kollektivtrafik i ett längre tidsperspektiv? Leder satsningar på bättre kollektivtrafik till att allt fler reser – eller är kollektivtrafiken ständigt på defensiven i en svår kamp mot personbilen? Faktum är att kollektivresandet mätt i absoluta tal legat på en konstant nivå under en lång följd av år. Under den senaste tjugoårsperioden har svenskarnas sammanlagda resande med buss, pendeltåg, spårvagn och t-bana legat stabilt på ca 700 miljoner resor per år.²

Också jämfört med andra sätt att färdas har kollektivtrafiken som helhet behållit sin marknadsandel under en längre tidsperiod, se tabell 6.1. Åtta procent av alla resor som utfördes i Sverige år 2000 skedde med kollektiva färdmedel. Andelen var densamma år 1978. Andelen bilresor låg år 2000 strax över 60 %. Ökningen från år 1978 faller helt på kvinnorna, som år 2000 reser som bilförare i betydligt större utsträckning. Däremot färdas de mer sällan till fots.

² Vilhelmsons bearbetning av data från de nationella resvaneundersökningarna, RVU, RiksRVU och RES 1978, 1985, 1994–2001.

Tabell 6.1 Användningen av olika transportmedel 1978 och 2000. Befolkningen 15–84 år. Andelar av alla delresor

	Kvinnor 1978	Kvinnor 2000	Män 1978	Män 2000
Kollektivtrafik*	11 %	10 %	6 %	7 %
Bil förare	24 %	38 %	55 %	57 %
Bil passagerare	23 %	20 %	9 %	7 %
Cykel	9 %	9 %	7 %	8 %
Till fots	30 %	20 %	18 %	16 %
Övrigt	2 %	3 %	5 %	5 %
Summa	100 %	100 %	100 %	100 %

* Kollektivtrafik = buss, t-bana, pendeltåg, spårvagn. Definitionen används genomgående i denna uppsats.

Källa: Data från RVU 1978 och RES 2000. Vilhelmsons bearbetning.

En möjlig, men inte trolig, tolkning av denna stabilitet är att kollektivresandet är relativt robust och opåverkligt av t.ex. förändringar i omvärlden.

En rimligare tolkning är att de systemförbättringar som gjorts under perioden förmått bibehålla – men ingalunda expandera – kollektivresandets nivå. Positivt uttryckt innebär det att kollektivtrafiksystemet framgångsrikt försvarat sin position i en trafikmiljö som i övrigt undergått en fortsatt mycket stor förändring och alltmer präglats av bilismen. Bara under den senaste tjugoförårsperioden har antalet personbilar ökat med hela en tredjedel, från 2,8 miljoner till 4,0 miljoner fordon i trafik.

Men vad händer då under den kommande tjugoförårsperioden, fram till år 2020, när det kollektiva resandet av många förväntas bli alltmer betydelsefullt i flera avseenden – det gäller hållbar ekonomisk tillväxt, att reducera trafikens miljöproblem, minska trängseln i storstäderna, bidra till regional utveckling och regionförstoring, ökad trafiksäkerhet, förbättrad tillgänglighet för utsatta grupper, ökad jämställdhet osv. Detta samtidigt som personbilsinnehavet (enligt många bedömare och gängse prognoser) kommer att öka med ytterligare kanske en miljon bilar och kollektivtrafikens finansiering blir allt mer akut?

En viktig aspekt på detta är hur behovet av kollektivresor kommer att utvecklas med hänsyn till grundläggande förhållanden som rör befolkningen och dess sammansättning, dess geografiska för-

delning, inkomster, värderingar, sysslor och tidsanvändning – faktorer som kan förväntas ändras i takt med tidens gång. Att kortfattat analysera några viktiga sådana strukturella förändringsfaktorer är syftet med denna framställning.

6.1.2 Olika resenärsgruppers storlek och resbenägenhet

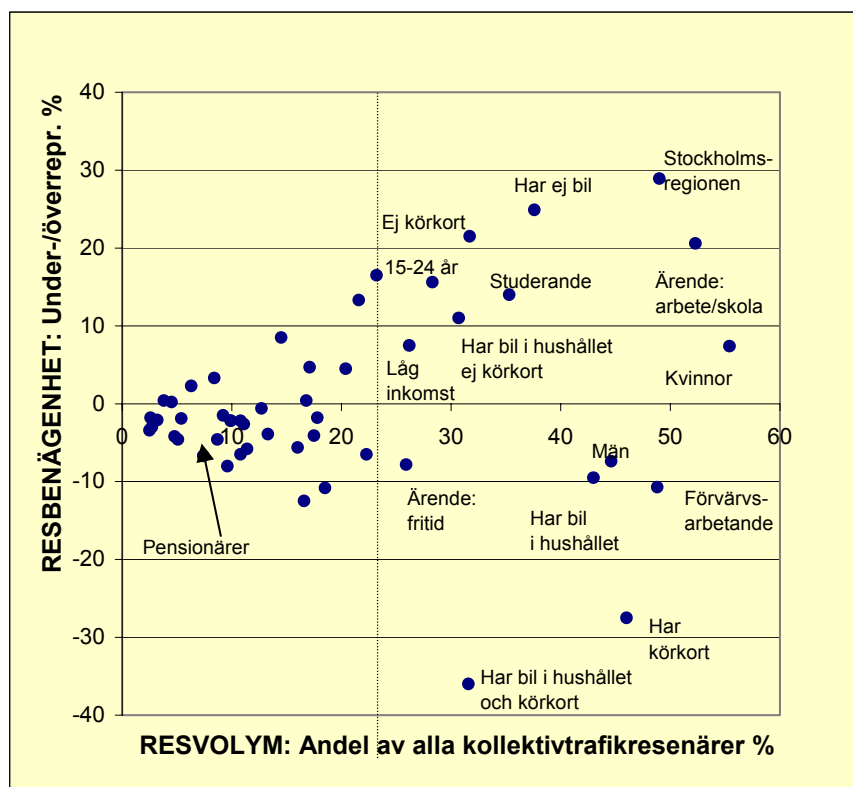
Ett sätt att identifiera viktiga strukturella faktorer som påverkar utvecklingen är att utgå från de grupper som i dagsläget reser kollektivt mest. Vad kännetecknar de människor som använder bussarna, t-banan och spårvagnarna? Genom att se lite närmare på vilka grupper som faktiskt reser får man en möjlig startpunkt för att diskutera hur kollektivresandet kan tänkas förändras i framtiden.

Uppgifterna i fyrfältsdiagrammet i figur 6.2 ger några indikationer på vad som utmärker grupper som använder dagens kollektivtrafik i stor omfattning. Två dimensioner urskiljs i diagrammet. En avser i vilken utsträckning en grupp är mer *resbenägen* än andra, dvs. är överrepresenterade i kollektivtrafiken jämfört med transportsystemet som helhet. Den andra dimensionen avser gruppens *storlek*, uttryckt som dess numerära andel av alla kollektivtrafikresenärer. Den bakomliggande tanken är att förskjutningar i de dominerande resenärsgruppernas storlek och resbenägenhet får avgörande betydelse för resandet i framtiden. Följande kan konstateras:

- a) Till de volymmässigt stora grupperna som också är relativt resbenägna hör kvinnor, personer som inte har bil och körkort, som bor i Stockholmsregionen, ungdomar, studerande, personer som reser till arbete och/eller skola samt låginkomsttagare. Grupperna är naturligtvis inte ömsesidigt uteslutande. Avsikten är att på ett enkelt sätt identifiera viktiga egenskaper hos resenärerna.
- b) Till de volymmässigt stora grupperna resenärer – trots att de är underrepresenterade vad gäller kollektivt resande, dvs. mindre resbenägna, hör män, personer som har körkort och bil i hushållet, har körkort men ej bil, förvärvsarbetande samt personer som utför resor på fritiden. Genom sin storlek får också ändringar i dessa gruppers resbeteende stora genomslag i kollektivtrafiken.
- c) Bland övriga grupper, som faktiskt inte är så volymmässigt stora i kollektivtrafiken, märks särskilt pensionärerna. De utgör endast 10 % av resenärerna inom kollektivtrafiken och deras resbenägen-

het ligger dessutom under genomsnittet. Detta är en viktig iakttagelse för framtiden.

Figur 6.1 Faktorer som utmärker kollektivtrafikresenärerna i Sverige år 2001



Källa: Data från RES 2000. Vilhelmsons bearbetning.

Diagrammet visar *dels* hur stor andel av alla kollektiva resor som utförs av olika grupper (den vågräta axelns *resvolym*), *dels* i vilken utsträckning resp. grupp är under- eller överrepresenterad i kollektivtrafiken (den lodräta axelns *resbenägenhet*). (Resbenägenheten mäts här som skillnaden mellan gruppens andel av alla kollektivtrafikresor minus gruppens andel av alla resor.)

Exempel: En stor grupp kollektivtrafikresenärer har körkort, närmare bestämt 46 %. Men körkortsinnehavarna är underrepre-

senterade i kollektivtrafiken, deras andel av alla kollektivresor understiger deras andel av alla resor med 27 procentenheter.

Sammanfattningsvis gäller således, att faktorer som hänger samman med befolkningens åldersstruktur, bil- och körkortsinnehav, boenderegion (storstad/glesbygd), inkomster, sysselsättning, tidsanvändning m.m. – och som indirekt påverkar hur många som reser kollektivt – är viktiga att få ett grepp om ur ett framtidsperspektiv.

6.2 Befolkningsförändringar fram till 2020

När det gäller framtida förändringar i befolkningens ålderssammansättning kan följande konstateras.³

6.2.1 De äldre står för hela befolkningsökningen

Sveriges befolkning fortsätter att öka men i långsam takt. Befolkningen som år 2001 var 8,9 miljoner förväntas passera nio miljoner strecket omkring år 2004. År 2010 förväntas folkmängden uppgå till 9,2 miljoner och 2020 till 9,5 miljoner.

Befolkningstillväxten i sin helhet är med andra ord måttlig och utgör ingen större påverkan på kollektivresandet. Däremot kan förändringar i befolkningens sammansättning och geografiska fördelningen få en viss betydelse.

Antalet barn och ungdomar ("unga" unga) under 20 år förväntas ligga på ca 2,1 miljoner under hela prognosperioden, men antalet i olika åldersklasser kommer att variera kraftigt de närmaste 10–15 åren. Till exempel kommer antalet ungdomar i gymnasieåldrarna, 16–18 år, att vara 25 % fler än idag under läsåret 2008/2009, för att efter ytterligare 6 år sjunka tillbaka till under dagens nivå. Antalet barn i skolans tre första årskurser kommer att minska, medan antalet 10–15-åringar fortsätter att öka en tid framöver. Dessa snabba växlingar i antalet skolungdomar kommer att påverka utbildningsväsendet och i förlängningen behovet av skolskjutsar på lokal nivå.

Antalet "äldre" unga 15–24 år ökar fram till 2010 med 200 000 personer men minskar sedan åter till utgångsläget. Fram till 2010

³ Detta underlag baseras på senast aktuella befolkningsprognos från SCB (2002), Sveriges framtida befolkning 2002-2050, Sveriges Officiella Statistik, Statistiska Meddelanden Be 18 SM0201.

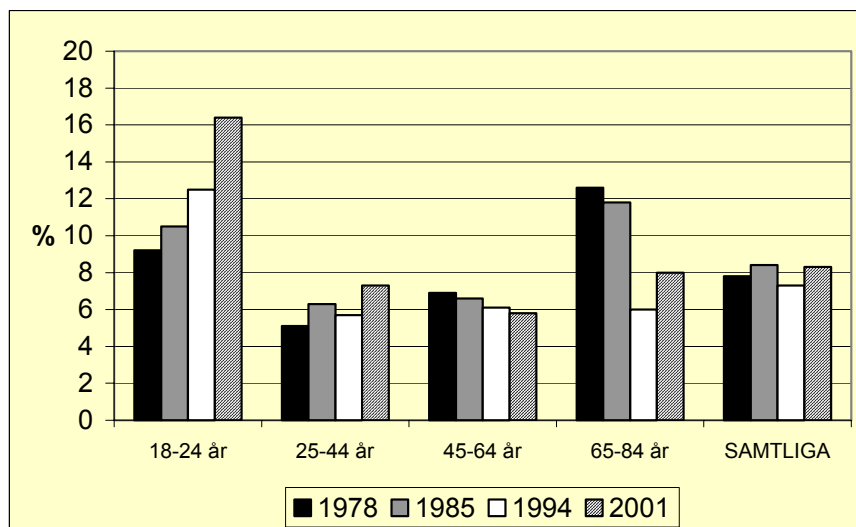
kommer således ungdomarnas efterfrågan på kollektivtrafik att öka i volym.

Under perioden ökar antalet personer i de arbetsföra åldrarna 25–65 år något, för att på längre sikt åter minska. Ur samlad kollektivtrafiksynvinkel är dessa förändringar av antalet personer 25–65 år försumbara.

Som väl är känt ökar antalet äldre kraftigt, särskilt när fyrtio-talisterna når pensionsåldern. Från 2002 till 2020 kommer antalet personer 65 år och äldre att öka med 500 000 vilket utgör större delen av den totala befolkningsökningen (prognostiserad till 565 000). Av denna ökning faller 330 000 på gruppen ”unga” äldre och resten ca 270 000 på gruppen ”äldre” äldre. Antalet ”äldre” äldre, bland vilka t.ex. färdtjänstbehovet är som störst, kommer att öka med drygt 20 % fram till 2020. Kvinnorna, som idag dominerar gruppen till 65 % kommer gradvis att minska sin andel.

Den viktigaste slutsatsen för framtiden är således en övergripande stabilitet i antalet personer i befolkningen med ett viktigt undantag – det är de äldres antal som kommer att öka drastiskt. Störst blir ökningen i åldrarna 65–74 år, men även gruppen över 75 ökar. Ur kollektivtrafiksynvinkel kan ökningen av antalet äldre leda till ett volymmässigt ökat resande, som dock kraftigt motverkas av att nytillkommande pensionärer i mycket stor utsträckning har tillgång till bil. Att så är fallet redan idag indikeras av att pensionärerna inte utgör någon särskilt stor grupp bland dagens kollektivtrafikresenärer (se åter figur 6.1). Dynamiken i kollektivtrafik-användningen återfinns sannolikt istället bland andra grupper och då särskilt bland ungdomar och unga vuxna – se utvecklingen i figur 6.2.

Figur 6.2 Andelen (del)resor med kollektivtrafik (buss, pendeltåg, t-bana, spårvagn) i olika åldersgrupper 1978–2001



Källa: Vilhelmsons bearbetning av data från de nationella resvaneundersökningarna för resp. år.

De unga utgör en stor grupp som systematiskt ökat sitt resande med kollektivtrafiken under en längre tidsperiod. En svag tendens till ökade kollektivtrafikandelar återfinns också i gruppen 25–44 år.

Bland de äldre (och medelålders) minskar kontinuerligt benägenheten att resa kollektivt över tiden vilken främst beror på att nya åldregenerationer genomgående har högre bilnehav jämfört med tidigare.

6.2.2 Invandringen en viktig aspekt

Migrationen påverkar framtidens befolkningsstruktur. Förändringar i in- och utvandringen är dock svåra att förutse och sker ofta utan förvarning. Migrationsströmmarna kan emellertid antas öka i en samtidigt både oroligare och gränslösare värld. I SCB:s befolkningsprognoser antas den årliga invandringen till Sverige öka från 60 000 personer år 2002 till 68 000 personer år 2020.

Oberoende av invandringens omfattning gäller att det kollektiva trafiksystemet spelar en strategisk roll för integrationen i det

svenska samhället. Invandrargrupper som ännu inte etablerat sig i landet saknar i mycket stor utsträckning tillgång till bil och kollektivtrafiken spelar därmed en viktig roll för deras räckvidd och integration på inte minst arbetsmarknaden.

6.3 Regional befolkningsfördelning

Rumsliga koncentrationer i befolkningsunderlaget påverkar resandet. I Stockholmsregionen sker 25 % av alla resor med kollektiva färdmedel medan motsvarande andel är 10 % för Göteborgs- och Malmöregionerna, i större städer ungefär 5 % och i mindre tätorter och glesbygden bara ett par procent.⁴ Framtida förändringar i den geografiska fördelningen av befolkningen på orter av olika storlek och täthet spelar därför en stor roll.

De årliga nettoförändringarna i befolkningens geografi är dock måttliga även om de i huvudsak går i riktning mot ökande befolkning i större tätorter. Under perioden 1995–2000 ökade t.ex. tätortsbefolkningen i Sverige med 140 000 personer medan motsvarande tal för glesbygden var 12 600.⁵

Det är dock svårt att göra tillförlitliga prognoser med hög geografisk precision över hur människor kommer att flytta i ett längre tidsperspektiv. På ett övergripande plan är dock flyttströmmarna påfallande stabila och har under senare decennier bildat ett tydligt mönster: Flyttströmmarna går genomgående från mindre till större tätorter och i slutändan är det bara de allra största tätortsgrupperna, de med mer än 20 000 invånare som ökar sin befolkning, se figur 6.3. Det är genomgående högskoleorterna som drar mest och där samlas ungdomarna. Efter 30 års ålder avstannar det långväga flyttandet – där människor då befinner sig tenderar de att bli kvar.

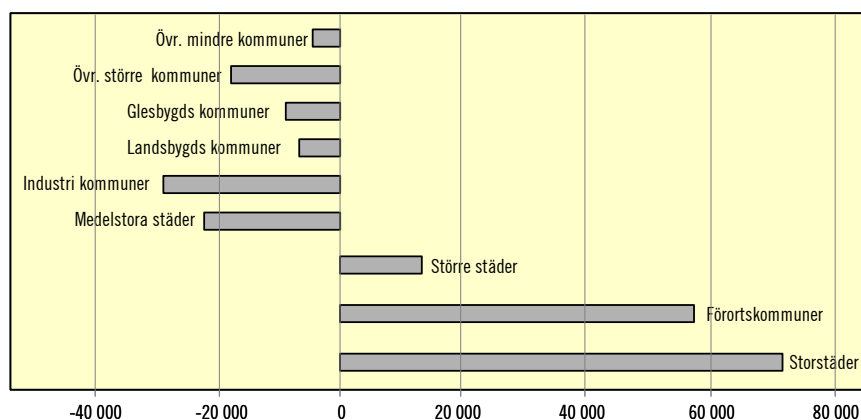
I de tre storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö ökade tätortsbefolkningen med 70 000 personer 1995–2000. I förortskommunerna runt dessa storstäder var ökningen 56 000 personer. I större städer (50 000–100 000 invånare) var ökningen bara 12 600 personer.

Av stor betydelse är att åldersstrukturen ofta skiljer sig åt mellan in- och utflyttare. Inflyttarna till storstadstätorterna domineras av yngre personer, i åldern 19–30 år.

⁴ Se L-G Krantz (1999) Rörligheten mångfald och förändring,

⁵ Detta avsnitt baseras på resultat från SCB:s Tätortsundersökning.

Figur 6.3 Förändringar i tätortsbefolkningens geografiska fördelning år 1995–2000



Källa: SCB Tätortsundersökning (www.scb.se/statistik/mi0810)

En fortsatt framtida utveckling enligt detta mönster påverkar kollektivtrafiken på olika sätt. Underlaget i storstäderna kommer att förstärkas, medan underlaget för kollektivtrafik i glesbygden, på landsbygden och i de små och medelstora tätorterna och städerna (< 50.000 invånare) kontinuerligt försvagas. Flyttningarna till de större städerna är en långsamt verkande process vars underströmmar av återflyttningar till mindre orter och glesbygd är av kvantitativt liten omfattning. Undantag finns när det gäller enstaka orter i respektive klass.

6.4 Ekonomisk utveckling; inkomster och bilinnehav

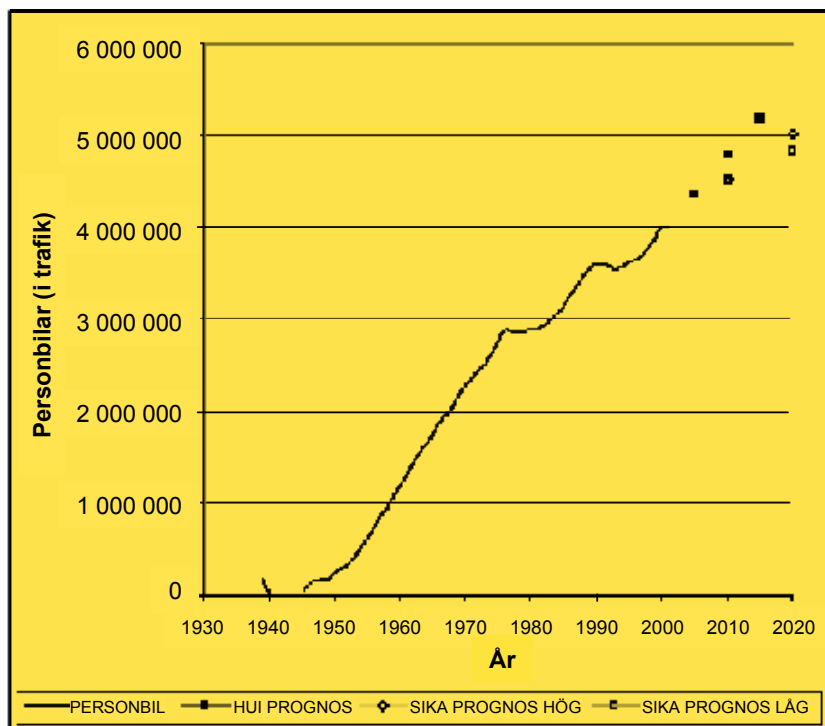
Den enskilda faktor som mest påverkar kollektivresandet är hur befolkningens bilinnehav och bilanvändning utvecklas. Bilinnehavet påverkas i sin tur av hushållens inkomstutveckling, som i sin tur är en produkt av den allmänna ekonomiska utvecklingen i landet.

I figur 6.4 redovisas tre etablerade prognoser av bilinnehavets framtida utveckling. En aktuell prognos från Handelns Utredningsinstitut (HUI) baseras på antaganden om en långsiktig genomsnittlig tillväxt i den privata konsumtionen om 2,5 % per år.⁶ Under perioden 2010–2020 passerar bilinnehavet 5-miljonerstrecket, vilket

⁶ Prognosen redovisas i Bilismen i Sverige 2002.

ligger i linje med senaste årtiondenas trend. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) prognostiserar i två scenarios en något lugnare tillväxt främst beroende på antagandet om en något lägre tillväxt av den privata konsumtionen i sin helhet.⁷ Gemensamt för bedömningarna är antagandet att bilismen ännu inte nått sin mättnad utan att samhället trendmässigt fortsätter i en riktning mot nordamerikanska bilnehavnivåer och som innebär i stort sett en bil hos varje körkortsinnehavare.

Figur 6.4 Bilnehavets historiska utveckling och framtid enligt några aktuella prognoser.



Källa: HUI:s prognos redovisad i Bilismen i Sverige 2002; SIKA:s prognoser i SIKA Rapport 2002:1 Persontransporternas utveckling till 2010.

⁷ SIKA:s prognoser redovisas i SIKA Rapport 2002:1 Persontransporternas utveckling till 2010.

Prognoserna om bilinnehavets framtida expansion bygger på två grundläggande förutsättningar; dels att BNP och privat konsumtion utvecklas som tidigare och dels att sambanden mellan inkomstökning och bilköp (hushållens preferenser) förblir stabila. Faktorer som skulle kunna påverka det sistnämnda är t.ex. kraftiga prishöjningar på bilar och/eller drivmedel, inte minst i kombination med utbyggda alternativ i form av kollektivtrafik i t.ex. storstadsregionerna. Eftersom expansionspotentialen i en framtida bilmärnad primärt ligger i hushållens andrabilsinnehav kan det inte uteslutas att detta är känsligare för påverkan än förstabilsinnehavet. Den stagnation i befolkningens bilinnehav som inträffade i början och slutet 1990-talet antyder att så kan vara fallet.

En tredje förutsättning för prognoserna är att inkomstfördelningen förblir oförändrad i samhället. Tydliga tecken på ökade inkomstskillnader, framväxten av ett så kallat två-tredjedelssamhälle, under det senaste decenniet kan innebära att den historiska relationen mellan ekonomisk tillväxt och bilinnehav bryts.⁸

Ett sammantaget intryck är emellertid, att det svenska persontransportsystemet fortsätter att bli alltmer dominerat av personbilen. En utveckling från 4 till 5 miljoner personbilar i trafik inom en tjugoårsperiod är en fullt möjlig utveckling – med uppenbara konsekvenser för kollektivresandet. Men det finns krafter som kan bromsa upp och motverka denna utveckling, inte minst om ett väl fungerade kollektivtrafiksystem kan erbjuda konkurrenskraftiga och i vissa fall helt nödvändiga alternativ – det sistnämnda inte minst om bilrestriktioner införs i storstadsregionerna.

Till detta kommer också, att oväntade preferens- och beteendeförändringar kan inträffa, vilket inte minst de senaste årens utveckling av körkortsinnehavet visar.

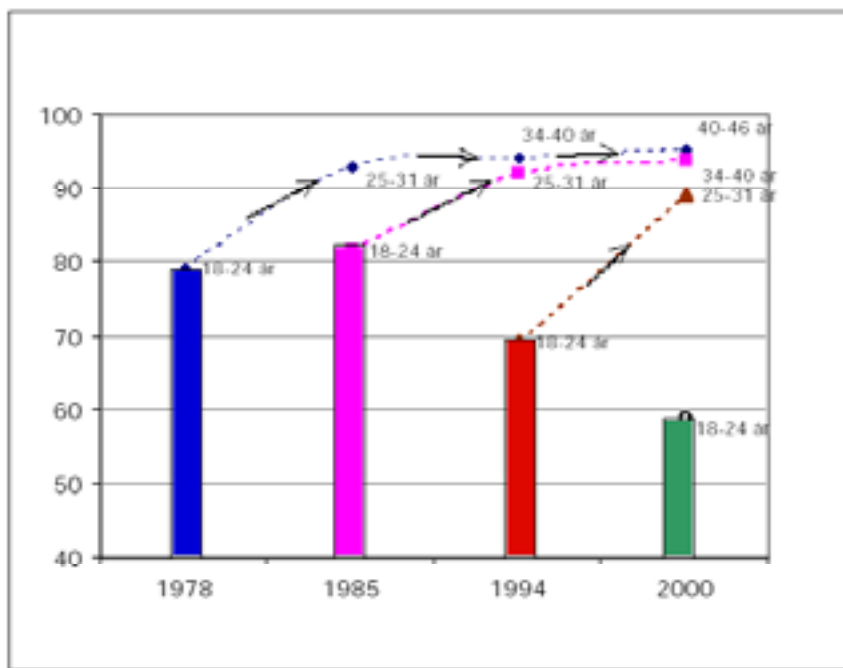
6.5 Körkortsinnehav bland de unga

Under 1990-talet minskade plötsligt körkortsinnehavet bland unga mycket snabbt. Bland t.ex. unga män minskade andelen körkortsinnehavare från drygt 80 % till knappt 60 % inom loppet av några år. Utvecklingen var likartad bland unga kvinnor fast på lägre nivåer (ca 10 procentenheter). Samtidigt visar analyser där man följer resp. åldersgrupp (kohort) att det i stort sett är en fråga om

⁸ Se SOU 2000:79, Välfärdslut för 90-talet, Socialdepartementet.

en senareläggning av ungdomars körkortstagande med i storleksordningen 8–10 år, se figur 6.5.

Figur 6.5 Körkortsinnehav bland unga män 1978–2000. Utvecklingen i olika åldersgrupper (kohorter). Utvecklingstendensen för unga kvinnor har varit likartad men på en lägre nivå (ca 10 procentenheter).



Källa: Data från RiksRVU/RES 1994–2000. Vilhelmsons bearbetning.

Förändringen kan förklaras av ungdomars och unga vuxnas förändrade livsvillkor (avseende utbildning, inkomst, inträde i arbetslivet) samt fördröjda och skärpta körkortsvillkor.⁹ Men en delförklaring kan också vara förändrade preferenser och värderingar av bilens betydelse – något som alltså inträffat i en generation som i stor utsträckning socialiserats in i bilanvändning redan från barnsben. Det kan betyda att man inte längre tycker att det är något märkvärdigt med att äga och köra bil, som det var i föräldrageneratio-

⁹ Se t.ex. L-G Krantz (1999) Rörlighetens mångfald och förändring;

nen. För de flesta unga torde bilen helt och hållet ha spelat ut sin roll som egoförstärkare och statusmarkör.

Under alla förhållanden har det uppskjutna körkortstagandet bland ungdomar skapat ett betydelsefullt utrymme på markanden, med möjlighet för kollektivresandet att expandera. Det gäller inte minst i storstäderna och högskoleorterna dit många ungdomar flyttar. Som framgick av uppgifterna i figur 6.2 har också ungdomarna 18–25 år ökat sitt kollektivtrafikresande i stor utsträckning.

6.6 Förändringar i inställningen till rörlighet och färdhetsval.

Frågan om körkortsinnehavet blyxtpelyser en större fråga, nämligen om mer allmänna värderingsförändringar i samhället kan leda till ett ökat kollektivt resande och då främst på bekostnad av bilanvändningen. Sådana förändringar skulle i så fall innebära, att de faktorer som påverkar människors rörlighet och färdhetsval – restid, pris, komfort och flexibilitet – i allmänhet skulle omvärderas eller modifieras.

Faktorer som påverkar människors färdhetsval¹⁰

Tidsfaktorn är avgörande när människor väljer mellan olika färdhetsval, t.ex. om de ska resa med bil, resa kollektivt, cykla eller gå till jobbet. De flesta som kan väljer det som går fortast. Men ofta är det en fråga om subjektivt upplevd tid. Att vänta på bussen upplevs t.ex. som betydligt mer uppoffrande än motsvarande tid i bilen.

Flexibiliteten i tid och rum är också viktig för färdhetsvalet. De flesta föredrar färdhetsval som ger transport från dörr till dörr och där man själv bestämmer när man ska ge sig av och, inte minst, när man ska åka hem igen. Att resa kollektivt (eller samåka på andra sätt) kräver planering, samordning och anpassning med andra.

Priset spelar en viss roll, men bilister är inte särskilt priskänsliga, åtminstone inte när det gäller kortare avstånd. Andra viktiga faktorer är *komfort* och att man kan *transportera varor* och utrustning.

¹⁰ Se t.ex. Vilhelmson B (1999) Dagligt resande: utveckling, gränser, påverkbarhet; Vilhelmson B (1997) Vad påverkar resvanorna?

För att spontant utgöra konkurrerande alternativ måste kollektivtrafiken vara lika attraktiv som bilen (eller andra färdssätt) i flera av dessa avseenden. Alternativet är värderingsförändringar.

En förändrad inställning till rörlighet och färdssättsval skulle kunna utlösas av t.ex. miljöskäl. Forskning visar att människors grundläggande värderingar är förhållandevis stabila sedan de väl etablerats under barn- och ungdomen.¹¹ De förändringar som äger rum sker långsamt och i takt med att nya generationer växer fram som bärare av delvis nya tankesätt och preferenser. Detta snarare än att medelålders och äldre människor ändrar sina värderingar. Ur framtidssynvinkel är det därför mer intressant att fokusera dagens ungdomar och deras inställning till rörlighet och olika sätt att färdas.¹²

Inom ramen för projektet Ung mobilitet har svenska ungdomar följts under loppet av sju år.¹³ En samlad bedömning ger vid handen en betydande stabilitet i de värderingar man en gång etablerat, något som är konsistent med andra studier inom området. Intressant ur kollektivtrafiksynvinkel är den dominerande uppfattningen bland ungdomar att miljöriskerna utgör det stora hotet för framtiden och att bevarandet av miljön anses viktigare än ekonomisk tillväxt och jobb. En paradox i sammanhanget är att de unga trots sitt starka miljöengagemang inte kan tänka sig att minska sin rörlighet. De vill resa och se världen och i vardagslivet förblir bilen det viktigaste transportmedlet. Miljöproblemen kommer att lösas med ny teknik, anser man.

Det finns dock skillnader mellan olika ungdomsgrupper. En sådan är att unga kvinnor genomgående har en mer positiv grundinställning till kollektivtrafik jämfört med unga män. De fäster också större vikt vid säkerhets- och trygghetsaspekter. En grov kategorisering av ungdomarna visar också att i storleksordningen 60 % är benägna att bejaka värden som är förknippade med kollektivtrafikanvändning medan 40 % är avgjort bilorienterade.

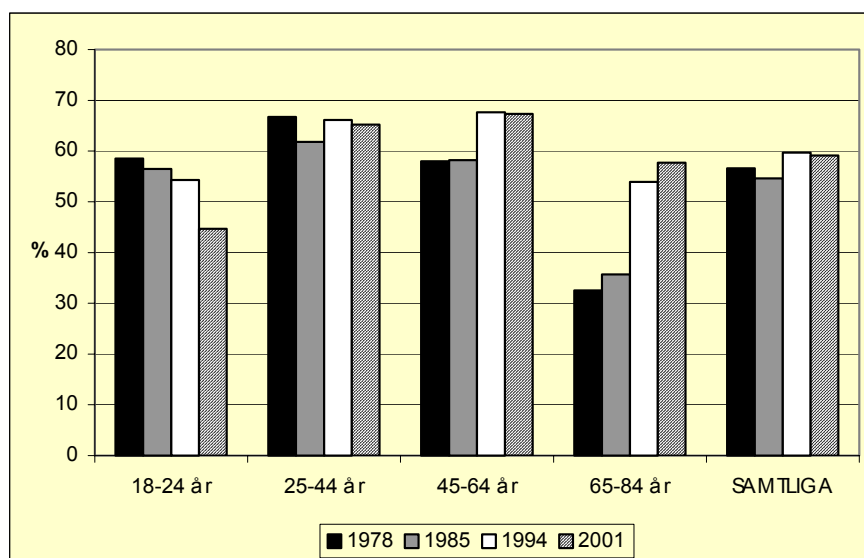
¹¹ Se t.ex. Ingelhardt, R (1997) *Modernization and postmodernization: cultural, economic, and political change in 43 societies*; Pettersson, T (1988) *Bakom dubbla lås. En studie av små och långsamma värderingsförändringar*; Robinson J & Godbey G (1997) *Time for life*; Putnam R (2000) *Bowling alone. The collapse and revival of American community*.

¹² Se t.ex. Håkan Andréasson (2000) *Resenärer i bilsamhället*; samt Annika Sjöberg (2003) *Mot ett nytt mobilitetsmönster? En kvalitativ studie om unga människors syn på bilen och bilismen utifrån ett regionalt perspektiv*. Rapport för Vinnova (ej avslutad), som bygger på en stor enkätundersökning och ca 90 längre djupintervjuer.

¹³ Puranen B (2001) *Ung mobilitet. Möjligheter och risker. Bikupan/Vägverket. Borlänge*. I projektet har man med hjälp av upprepade djupintervjuer och surveyundersökningar kartlagt vilka generella värderingar som den generation som föddes under 1970- och 1980-talen bär med sig och hur stabila dessa värderingar är.

Resultaten kan tolkas som att det hos många ungdomar finns en handlingsberedskap att använda mer resurssnåla och miljövänliga färdmedel vilken kan lösas ut i framtiden. Resultaten från studien Ung mobilitet ger också en delförklaring till att detta redan inträffat i form av den faktiska nedgång i rörlighet (i betydelsen körkortsinnehav/bilnehav/bil användning) som skett i denna generation jämfört med tidigare (jämför diskussionen om körkortsinnehav i avsnitt 5). Se också uppgifterna om förändringarna i bilanvändningen i olika åldersgrupper, figur 6.6.

Figur 6.6 Andelen resor med personbil (förare/passagerare) i olika åldrar 1978–2001



Källa: Vilhelmsons bearbetning av data från de nationella resvaneundersökningarna för resp. år.

6.7 Aktivitetsmönster och tidsanvändning

Människors aktivitetsmönster, dvs. hur man använder sin tid på olika platser, bestämmer ytterst i vilken utsträckning man är beroende av olika former av transporter. En genomgående tendens under senare decennier är att fritidens alla aktiviteter blir alltmer

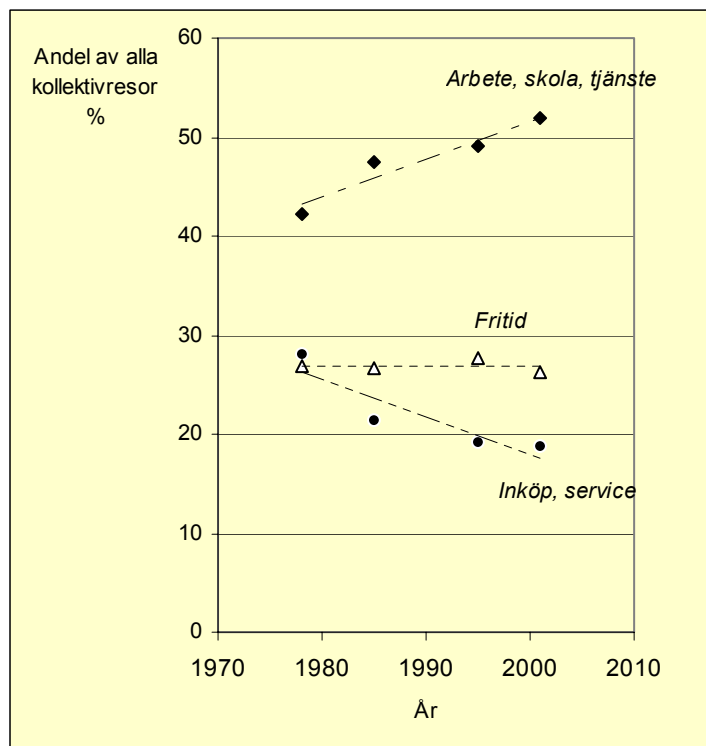
betydelsefulla som resmotiv.¹⁴ Hälften av allt resande i samhället är nu kopplat till vad människor gör under den fria tiden av dygnet – besök hos vänner och släkt, sport, möten, nöjen och liknande fritidsaktiviteter dominerar som resmål. Resor som är förknippade med arbete, skola och utbildning svarar för en tredjedel av alla resor generellt. Resor förknippade med hushållens inköp, vård, service och omsorg svarar för en sjättedel. Dessa förhållanden påverkar naturligtvis trafikhuvudmännens möjligheter att försörja människor med lämpliga resor.

Fritidens dominans som resgenererande aktivitet kan förväntas bestå också under kommande år. Det pågår en långsam men kontinuerlig ökning av människors fritid – inte bara beroende på att antalet pensionärer ökar – utan också bland de förvärvsarbetande.¹⁵

¹⁴ Vilhelmson (1997) Tidsanvändning och resor.

¹⁵ Se Rydenstam K (2002) Utvecklingen under 1990-talet. En sammanfattning av SCB Tidsanvändningsundersökning 2000/01. SCB PM 2002-05-23.

Figur 6.7 Den långsiktiga utvecklingen av resänder med kollektivtrafik (buss, t-bana, pendeltåg, spårvagn) 1978 till 2001. Befolkningen i Sverige 15–84 år. Andelar av alla delresor



Källa: Vilhelmsons bearbetning av de nationella resvaneundersökningarna 1978 och 2001.

När det gäller kollektivt resande ser man paradoxalt nog en långsiktig tendens, där arbetsresor och skolresor alltmer dominerar som resmål, se figur 6.7, och nu överstiger 50 % av alla resor. Resor till jobb och skola, dvs. transporter som är relativt bundna i tid och rum, tenderar således att utgöra en växande del av kollektivresorna i ett samhälle som i övrigt präglas av alltmer fri eller flexibel tidsanvändning.

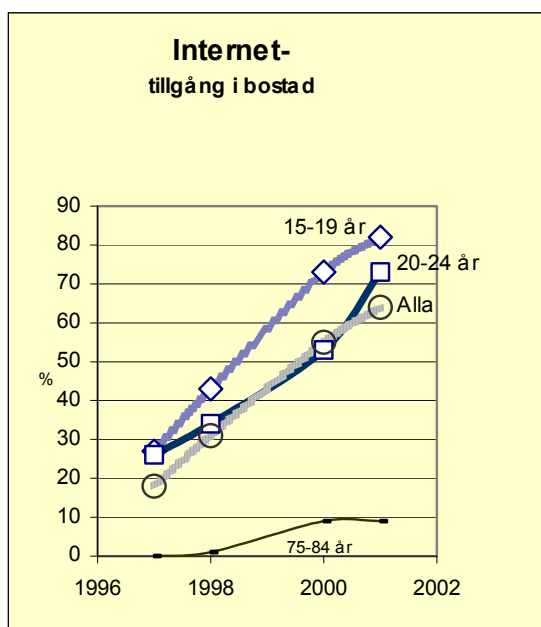
Fritidsresor med kollektiva färdmedel ligger på en långsiktigt stabil nivå, medan inköps- och serviceresandets andel faller över tiden. Det sistnämnda kan vara en effekt av bl.a. omlokaliseringar i

detaljhandel och serviceinrättningar (t.ex. externetableringar utanför tätortskärnor).

6.8 Den virtuella rörlighetens hot och möjligheter

Kollektiva färdmedel konkurrerar inte bara med andra former av fysiska transporter. Den virtuella rörligheten – dvs. möjligheterna att kommunicera med andra personer och verksamheter med hjälp av datorer, Internet och mobiltelefoner (IKT) – ökar snabbt i befolkningen som helhet. 65 % är nu uppkopplade på nätet från bostaden, i ungdomsgrupperna ligger nivån på över 80 %, se figur 6.8. På motsvarande sätt har mobiltelefonen snabbt spridits till allt fler. För närvarande har drygt 70 % av befolkningen egen mobiltelefon och bland ungdomsgrupperna ligger innehavet på över 90 %.¹⁶

Figur 6.8 Internet-tillgång i olika åldersgrupper 1997–2001



Källa: Vilhelmsons bearbetning av de nationella kommunikationsvaneundersökningarna 1997–2001.

¹⁶ Förf. bearbetning av de nationella kommunikationsvaneundersökningarna KOM.

Ur det kollektiva resandets synvinkel innebär utvecklingen såväl ett ”hot” som ökade möjligheter. Hotet gäller möjligheten att substituera transporter – inte minst tidkrävande och obekväma arbetsresor – med virtuell kommunikation istället. Hittillsvarande erfarenheter när det gäller distansarbete och tele- och videokonferenser (liksom t.ex. e-handel) visar emellertid på en ringa användning. Andelen distansarbetare har t.ex. legat på en konstant nivå om ca 5 % av alla sysselsatta under en lång följd av år. (Av dessa bedöms dessutom ungefär hälften distansarbete med hjälp av virtuella kommunikationsmedel).¹⁷ Den virtuella tekniken innehåller dock en substitutionspotential som kan utlösas om de fysiska resorna av olika skäl uppfattas som för kostsamma.

Tillgången till virtuell teknik i hushållen innebär snarare en möjlighet för kollektivtrafiken att ytterligare utvecklas i framtiden. Det gäller inte minst inom informationsområdet där allt fler hushåll nu kan orientera sig om kollektivtrafiken i realtid. Detta reducerar väntetider och underlättar planering och bokning av resor vilket möjliggör en mer spontan och flexibel användning av trafikutbudet. IKT möjliggör också olika former av hyperrörlighet, dvs. möjligheter att kommunicera medan man reser liksom att utföra andra IKT-baserade aktiviteter. Kollektivresan kan därmed bli en mer aktiv än passiv aktivitet.

6.9 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man peka på följande tendenser som påverkar resandet i framtiden:

- 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
- Även om de äldres antal snabbt ökar i befolkningen är det ungdomarna och de unga vuxna som utgör den dynamiska och expansiva kraften i efterfrågan på kollektiva persontransporter.

¹⁷ Se Vilhelmson B & Thulin E (2001) Is regular work at fixed places fading away? The development of ICT-based and travel-based modes of work in Sweden.

- Trots att fritiden och en alltmer flexibel tidsanvändning utmärker samhället som helhet, så är det framför allt inom arbets- och skolresornas område, där kollektivtrafiken traditionellt varit stark, som den ytterligare stärker sin ställning.
- Informationsteknologin och den virtuella rörligheten kan ha återverkningar på de faktorer som påverkar människors färsättsval. Troligt är att kollektivt resande gynnas därav.

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.

7.1 Marknadsföring i kollektivtrafiken – problem och möjligheter

Kollektivtrafikens dubbla roller

Kollektivtrafiken är speciell. Den är både en grundläggande samhällservice och en verksamhet som agerar på en marknad i konkurrens med andra färdmedel. Kollektivtrafikens företrädare måste därför kunna hantera bägge perspektiven med dess politiska och kommersiella premisser och komplikationer. På grund av dessa dubbla roller finns här inbyggda konflikter på olika områden. Taxesättningen inom kollektivtrafiken är en sådan. Den fördelningspolitiskt präglade ansatsen med en grundläggande samhällsservice innebär att i princip alla ska ha tillgång till den och att den ska erbjudas till för alla överkomliga priser. Den kommersiella logiken säger att taxan ska utformas så att vinsten, om inte maximeras, så åtminstone överskrider kostnaderna på marginalen. Avvägningen mellan dessa perspektiv är en i grunden politisk fråga, men de som arbetar med kollektivtrafiken dagligen bör också vara medvetna om detta. Det gäller även de som arbetar med marknadsanalyser och marknadsföring.

Kollektivtrafiken är också speciell på ett annat sätt genom att den delvis är skattefinansierad. Det innebär att om man genom marknadsföring ökar antalet resenärer så kan underskottet öka. Det är t.ex. ofta fallet under högtrafik då ett ökat resande kräver mer insatser som kostar mer än marginalintäkten. Däremot kan ett ökat resande under lågtrafik ge ökade nettointäkter.

Samhällets företrädare måste ha klart för sig varför man finansierar kollektivtrafiken med skattemedel. Det gäller inte bara ansvariga politiker och tjänstemän inom kollektivtrafiksfären utan kanske mest politiker verksamma inom vissa andra delar av samhället. Motiven måste även kommuniceras till medborgarna, för att hos dem få acceptans för samhällets insatser. Det handlar om att marknadsföra samhällets mål och nytta, t.ex. i termer av bättre miljö, ökad trafiksäkerhet och regional utveckling.

Vem ska ansvara för marknadskommunikationen?

Under 1990-talet var den allmänna ambitionen inom kollektivtrafiken att renodla rollerna mellan trafikhuvudmän och operatörer. Logiken sa att operatören, som har mest direktkontakt med resenä-

rerna också skulle ha ansvaret för marknads kommunikationen. En övergång till nettoavtal skulle stimulera operatörerna till bättre marknadsföring och därmed fler resenärer. En sådan rollfördelning har knappast åstadkommit fullt ut någonstans i landet.

Den innebär också komplikationer för trafik huvudmannen. Denne behöver för sin planering också en dialog med resenärerna och medborgarna samt även med operatörernas personal. Deras erfarenheter är ett viktigt underlag för en bättre planering och upphandling. Vi ser nu en utveckling framför oss där en del trafik huvudmän tar tillbaka en del av ansvaret och försöker åstadkomma ett ökat samarbete med sina operatörer om marknadsföringen, t.ex. SL.

För närvarande är den allmänna uppfattningen i branschen snarare att det är bättre med incitamentsavtal än rena nettoavtal. Det ger stimulans till bägge parter. Det bör kunna stimulera samarbetet dem emellan, inte minst om marknads kommunikationen som en viktig del i ett mer affärsmässigt förhållande. Det är också vår uppfattning.

Kollektivtrafiken är inte bara konkurrensutsatt i bemärkelsen att den upphandlas i konkurrens mellan olika operatörer. Den är också konkurrensutsatt därför att den konkurrerar om resenärerna med andra transportslag, framförallt bilen. Om man vill konkurrera om resenärerna måste man marknadsföra sig. Om man vill marknadsföra sig måste man veta vad de presumtiva kunderna vill ha eller kommer att vilja ha.

Individens och gruppernas levnadsförhållanden och resmönster förändras ständigt. Det kräver kontinuerliga eller åtminstone periodiska marknadsundersökningar och marknadsföringsåtgärder. Gentemot resenärerna bör marknadsföringens fokus ligga på vad individen gruppen får för nytta av just sin kollektivtrafik, t.ex. i termer av tillgänglighet, tid, pengar och bekvämlighet.

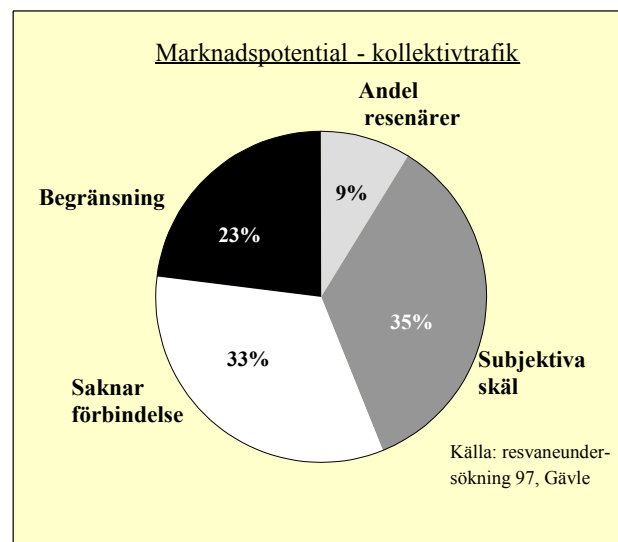
En bra marknadsföring är ett nödvändigt instrument för att öka intresset för kollektivtrafiken i samhället och öka det kollektiva resandet vid varje givet utbud. Väl utformad kan den också bidra till att samhällsnyttan ökar samtidigt som trafik huvudmän och operatörer kan tjäna pengar på fler resenärer. Det är inte alltid fallet idag. För att en intensifierad marknadsföring ska få god effekt krävs emellertid att utbudet anpassas efter olika resenärsgupper och resändamål. Det handlar om flexibla utbud och fordon, likväl som mer kundanpassad information och taxor.

Det är inte självklart att alla nya kunder i kollektivtrafiken är ett uttryck för ökad samhällsnytta. Om man t.ex. huvudsakligen lockar tidigare cyklister och gående är det högst tveksamt om det innebär någon ökad samhällsnytta, utom t.ex. vid extrem halka eller då dessa trafikanter utsätts för stora säkerhetsrisker. Det innebär att marknadsföringen måste vara selektiv och inrikta sig på grupper vars ökade resande med kollektivtrafiken ökar både samhällsnyttan, konsumentnyttan samt företagsnyttan för trafikhuvudmän och operatörer.

Hur stor är marknaden och möjligheterna?

Hur stor är då den potentiella gruppen nya kunder som skulle kunna åka kollektivt redan idag? Bilden nedan visar tre typer av skäl till varför människor *inte* åker kollektivt till arbetet i Gävle kommun.

Figur 7.1 Kollektivtrafikens marknadspotential för arbetsresor i Gävle



Något förenklat kan man påstå att de tre anledningarna är:

1. Praktisk begränsning (23 %), bilen behövs för att transportera något annat.

2. *Saknar förbindelse* (33 %), ingen fungerande tidtabell eller linjenät till resans mål saknas.
3. *Subjektiva skäl* (35 %), individen väljer ett annat färdmedel p.g.a. att han/hon saknar information, kunskap alt. har negativa värderingar.

Vi konstaterar att andelen människor som av mer eller mindre subjektiva skäl avstår från att åka kollektivt är cirka fyra gånger så stor som den som faktiskt åker (9 %). Det innebär inte att dessa 35 % av pendlarna kan fås att åka kollektivt med enkla medel. Dock är storleksordningen sådan att det sannolikt finns en stor grupp bland dessa som borde kunna fås att välja kollektivtrafik framför bil, om information och marknadsföring förbättras.

7.2 Kollektivtrafikbranschens marknadsföringsarbete

Vi har låtit genomföra en studie¹ som beskriver och analyserar hur kollektivtrafikbranschen arbetar med marknadsföring idag, dvs. från marknadsanalys till kommunikation och uppföljning. I studien har även ingått en jämförelse med några närliggande service- och tjänsteföretag i andra branscher. Nedan redovisas ett urval frågor och svar på den enkät som skickades till alla trafikhuvudmän och ett antal operatörer. Totalt svarade 22 trafikhuvudmän och 15 operatörer på enkäten.

En tredjedel av trafikhuvudmännen saknar mål för sin verksamhet. Alla följer dock upp intäkter och resandevolym kontinuerligt. Många uppger att ägarna inverkar på bolagens frihetsgrad i arbetet med marknadsföringens konkurrensmedel, framförallt gällande prisfrågor.

Hälften av trafikhuvudmännen har ökat marknadsföringsresurserna de senaste åren. Trots detta är det flera bolag som upplever att de vill göra mer och fortfarande saknar resurser. Ett flertal av de bolag som uppger att de saknar tillräckligt med resurser har också förnygrat på vd-posten nyligen. Enligt rapporten satsar trafikhuvudmännen motsvarande 1–1,5 % av omsättningen på marknadsföring. Det kan nämnas att t.ex. konsumentvarubranschen satsar upp emot 5 % av omsättningen på marknadsföring.

¹ Torbjörn Eriksson, dec. 2002. Konsumentperspektivet – kollektivtrafikens marknadsanalys – och marknadsföringsarbete. Underlagsrapport till kommittén

Drygt hälften av trafikhuvudmännen har utarbetat ett varumärke. Ett bra varumärke beskriver såväl för kunder som potentiella arbetssökande vad företaget vill förknippas med. Internt anger varumärket inriktningen på arbetet.

SLTF:s kollektivtrafikbarometer har fångat upp allmänhetens inställning till kollektivtrafiken. Genom standardiserad utformning möjliggörs vissa jämförelser över tid och mellan olika delar av landet. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam aktivitet, i vilken nästan alla trafikhuvudmän deltar.

Knappt hälften av trafikhuvudmännen (9 av 22) genomför mätningar ombord på fordon för att mäta den kundupplevda kvaliteten. Anmärkningsvärt är att endast en trafikhuvudman kontinuerligt genomför resvaneundersökningar. Ytterligare fyra bolag har dock nyligen genomfört liknande undersökningar. Övriga undersökningar som trafikhuvudmannen genomför är mer av tillfällig karaktär.

Majoriteten (17) av trafikhuvudmännen har genomfört kampanjer under senaste året. Generellt riktar sig många av de redovisade kampanjerna mot otydliga målgrupper. Budskapet är ofta uppbyggt kring temat åk buss/kollektivt, det är smart etc. Kampanjerna har sällan en tydlig och väl avgränsad målgrupp.

Endast nio trafikhuvudmän har redovisat exempel på s.k. säljfrämjande aktiviteter. Vanligaste aktiviteterna är att erbjuda prenumeration på periodkort eller årskort, någon form av direkterbudande på arbetsplatser (pröva på rabatter), kontakta nyinflyttade med erbjudanden och s.k. individualiserad marknadsföring gentemot hushåll. Så har t.ex. Hallandstrafiken genomfört kampanjer där kortförsäljning kopplas ihop med mervärden. Hallandstrafiken bjuder alla nyinflyttade på ett presentkort på 50 kronor för inköp av något av Hallandstrafikens kort. Hallandstrafiken erbjuder ”prova på erbjudanden” i flera av sina kampanjer.

TVå trafikhuvudmän redovisar ett fördjupat angreppssätt i termer av att bolagen gör segmentering i form av livsstilar. Livsstilssegmentering innebär att bolaget får en djupare förståelse för hur marknaden ”resonerar” och utifrån det blir det också enklare att produktutveckla och kommunicera (formulera effektivare budskap).

Även om denna översiktliga bild över branschens marknadsföringsarbete inte är odelat positiv finns det dock många exempel på bra och utvecklingsbara insatser. De flesta av trafikhuvudmännen har utvecklat samarbetsformer med myndigheter, kommuner,

landsting m.fl. Samarbetet med externa partners handlar ofta om gemensam information, t.ex. gemensamma annonser. Några bolag har också redovisat konkreta kommersiella partnerskap. Ett bra exempel är Karlstad kommun som samarbetar med Färjestads BK och kör hockeybussar från och till centrum i samband med matcher. Även pub- och restaurangägare är involverade i denna transportverksamhet.

Kommittén anser att branschaktörerna i större utsträckning bör försöka få till stånd sådana partnerskap och överenskommelser till ömsesidig nytta. Det kan skapa mervärde för befintliga kunder såväl som nya om de får tillgång till erbjudanden från andra företag och branscher. I de större städerna runt om i landet reser cirka hälften av befolkningen någon gång per månad eller oftare med kollektivtrafiken. Med en så stor kundgrupp blir man också en intressant samarbetspartner för andra kommersiella aktörer.

På branschnivå samarbetar Trafikhuvudmännen och SLTF om ett par projekt av strategisk betydelse. Det är dels det s.k. skolprojektet, dels ett gemensamt program för kund- och marknadsorientering

Skolprojektet

Ungdomar är de som åker mest med kollektivtrafiken och de har många värdefulla synpunkter på hur den fungerar. En bra marknadsföring mot ungdomar är därför av strategisk betydelse. Det så kallade Skolprojektet med delprojekten Färdlektyr, Färdvägar och webbplatsen Epos startade 1999 och är ett samverkansprojekt mellan läns- och lokaltrafiken i Sverige samt Myndigheten för skolutveckling. Svenska Lokaltrafikföreningen samordnar projektet. För femte året i följd skänker läns- och lokaltrafiken i Sverige pocketboken Färdlektyr till landets alla gymnasieelever. Kända svenska författare bidrar där med specialskrivna noveller och eleverna medverkar med nyskrivna dikter och noveller. Syftet med projektet är att uppmuntra till ökat kollektivresande samt att stimulera till läsande och skrivande. Med uppmaningen "Kan du tänka så kan du skriva" sporras gymnasieeleverna att skicka in noveller och dikter till webbplatsen Epos. Som komplement finns handledningen Färdvägar som bl.a. innehåller skrivövningar och författarporträtt.

Varje månad väljer en av Färdlektyrs författare ut tre favoriter bland de inskickade bidragen. Den elev som vinner första pris får ta

med sig sina klasskompisar på en valfri resa med Tågplus inom Sverige. På webbplatsen finns även en avdelning – genialt.nu – som innehåller en frågesport och ett frågeforum om kollektivtrafik. Tanken är att gymnasieeleverna här ska kunna lämna synpunkter och få svar på vanliga frågor om exempelvis trafik och miljö.

Program för kund och marknadsorientering:

SLTF och trafikhuvudmännen arbetar med att ta fram ett för branschen gemensamt program för kund- och marknadsorientering. Projektet har två syften, dels att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för konsumenterna, dels att ytterligare öka samarbetet mellan trafikhuvudmännen i dessa frågor. Programmet är under våren 2003 ute på remiss hos trafikhuvudmännen och omfattar 14 punkter kring kärnvärden, resenärens inflytande, tydlig och konsekvent marknadskommunikation, gemensamma kampanjer, råd för utformning av hemsidor och standards som, resvillkor, åldersgränser, ungdomssatsningar, samhällsnytta mm. Kommittén anser att detta utvecklingsarbete är mycket värdefullt och nödvändigt för att branschen som helhet ska kunna utveckla sin marknadsföring. Likartade arbetssätt och metoder möjliggör jämförelser så att bästa praktik kan sorteras fram och spridas i branschen.

7.3 Jämförelse med andra branscher

Med förbehåll för kollektivtrafikens speciella karaktär, som vi berört tidigare, så anser vi att kollektivtrafikens aktörer har mycket att lära av andra konkurrensutsatta branscher, inte minst med avseende på marknadsanalys och marknadsföring. Detta indikeras av en jämförelse med tre externa företag, som arbetar betydligt mer aktivt med marknadsanalys och marknadsföring än vad trafikhuvudmännen gör.

De tre bolagen visar med tydlighet hur viktig såväl kunden som den egna medarbetaren är för dem. De tre bolagen mäter sin marknadsandel kontinuerligt. På en växande marknad som persontransportmarknaden är det viktigt att behålla sin marknadsandel. Att endast behålla resandet i absoluta tal på en växande marknad innebär att man förlorar marknadsandelar. När den egna kvaliteten

sjunker eller när konkurrenter upplevs vara bättre, agerar man omedelbart för att förbättra situationen.

I relation till det arbete som bedrivs inom kollektivtrafikbranschen förefaller alla de tre intervjuade företagen lägga större vikt vid, ha annorlunda angreppssätt och högre kompetens i marknadsföringsarbetet. Företagen tar framförallt ett helhetsgrepp på affärsutvecklingen och marknadsföringen, vilket har få motsvarigheter inom kollektivtrafiken. Följande är värt att notera:

- Ägarna styr genom mål och olika nyckeltal i verksamheten.
- Resultat från kund/marknadsundersökningar leder omedelbart till konkreta åtgärder om det behövs för att förbättra för kunderna. Åtgärder följs upp med mätningar.
- Två av de tre företagen mäter även kundernas uppfattning om konkurrenterna.
- Varumärket styr bolagens produktutveckling och marknads-kommunikation.
- Bolagen har mycket tydliga målgrupper som man arbetar mot på olika sätt och med olika budskap. Budskapen harmonierar dock alltid med varumärket.
- Två av företagen har en mycket aktiv säljkår som genomför sälj- och reklamkampanjer.
- Alla bolagen uttrycker ett större intresse och engagemang för frontpersonalen än vad kollektivtrafiken generellt förefaller göra.

7.4 Analys och slutsatser

På det nationella planet kan vi konstatera att allmänhetens inställning till kollektivtrafiken är stabil och oförändrad, åtminstone under de två år som mätningarna av Nöjd Kund Index (NKI) har pågått. Möjligen syns en liten tendens till att det genomsnittliga betyget för landet sjunker. Vår slutsats är att branschen som helhet inte gör tillräckligt för att kunderna skall ge ett högre betyg. Enstaka trafikhuvudmän har genomfört åtgärder av såväl fysisk som kommunikativ karaktär vilket också ökat såväl resandet som NKI. Ett positivt exempel är Hallandstrafiken, som genom aktiv marknadsföring och andra åtgärder ökade både antalet resor och NKI hos såväl befintliga kunder som hos allmänheten med ca.10 % på ett år.

Media spelar också en viktig roll i detta sammanhang. Branschen måste generellt bli bättre på att hantera media och arbeta mer med

PR och lobbying. Media är en viktig "kraft" i samhället, får man media emot sig blir det också svårt att få gehör för utvecklingsprojekt som kräver större politiska beslut. I kollektivtrafikbarometern ser man också att de bolag som har "motvind" i mediafrågor också får ett lägre NKI.

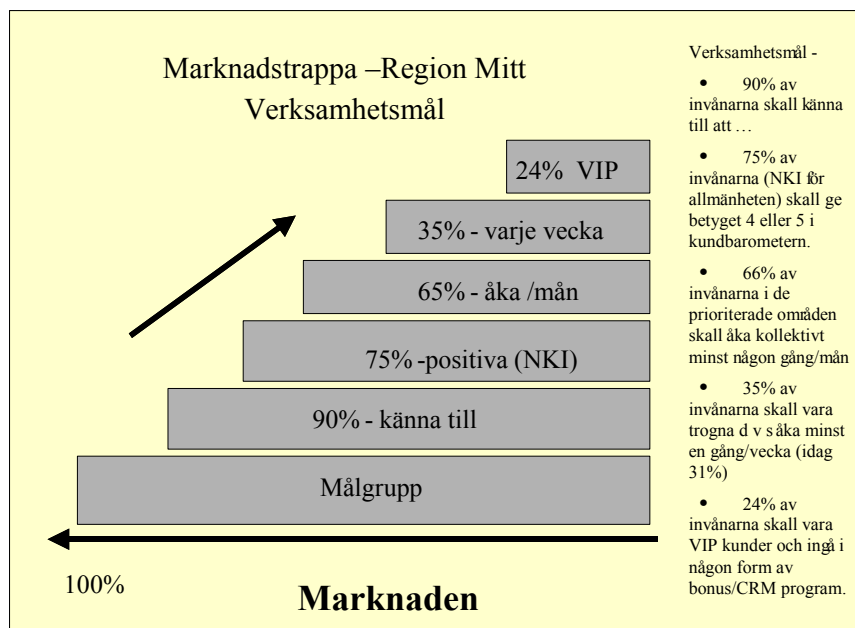
Ägarnas uppgift är bl.a. att sätta mål. Därefter är det företagsledningarnas uppgift att se till att målen nås. En tredjedel av trafikhuvudmännen saknar dock mål och strategier för sin verksamhet. Ur ett marknadsföringsperspektiv är viktiga mål: nöjda kunder (NKI), marknadsandel och nöjda medarbetare. Utan mål blir det svårt att veta vad man ska göra och hur mycket resurser man ska investera i marknadsföring.

Trafikhuvudmännen bör göra en översyn av sina mål och strategier. Man bör bl.a. ställa sig frågan om de knyter an till företagets varumärke och kärnvärden, och om de utgår från kundernas behov. Bland sina övriga mål bör de inkludera målet att öka NKI (t.ex. 5 % per år) och att minska andelen som är liknöjda med kollektivtrafiken (betyg 3). Man bör även arbeta mer med nyckeltal och följa upp mot dessa.

Kollektivtrafiken har dålig kunskap om både sin egen och konkurrerande färdmedels (läs bilen) marknadsposition. Om man vill öka resandet genom offensiva åtgärder men saknar kunskap om storleken på marknadsandel och uppfattning om möjligheten att öka denna så blir det svårt att sätta mål för marknadsföringsarbetet.

Kollektivtrafikens marknadsföringsarbete är ofullständigt. Trafikhuvudmännen genomför många aktiviteter och undersökningar men problemet är många gånger att arbetet inte sker "fullt ut". En förklaring till branschens ofullständiga marknadsåtgärder är att sannolikt att det satsas för lite resurser på att fördjupa och genomföra fler riktade åtgärder. I de få kampanjer man gör måste man "säga allt på en gång". Budskapen ges inte tid att byggas upp utifrån s.k. kommunikationstrappor där man arbetar med marknaden ett steg i taget.

Figur 7.2 Exempel på kommunikationstrappa – Vägverket region mitt 2002²



SLTF:s kollektivtrafikbarometer bekräftar att kollektivtrafiken måste arbeta såväl med hårda faktorer, som linjesträckning och avgångstid, som med mjuka faktorer, som information till och kommunikation med resenärer och icke-resenärer. Branschen måste fokusera på att bli tydligare (renodla profilen och synas mer), öka människors kunskap om kollektivtrafiken och påverka deras attityder till den. Marknadsundersökning och marknadsföring blir då ett allt viktigare verktyg.

Efterhand som kundbarometerns databas successivt utökas med fler intervjuer ökar möjligheten att använda materialet på en mer detaljerad och operationell nivå. Uppgifter om attityder är dock inte tillräckliga som underlag för ett konkret sälj- och marknadsföringsarbete. Då behövs även mer specifik information och detaljerad kunskap om olika målgruppers resvanor. Önskvärt är att kunna relatera "mjuka" om faktorer som attityder, värderingar livsstilar och resvanor, med "hårda" demografiska uppgifter om befolk-

² Det regionala kollektivtrafikprogrammet för Vägverket region mitt i samarbete med de fyra trafik huvudmännen i regionen (X-Trafik, Dalatrafik, Jämtland och Västernorrland).

ningen, näringsliv och övriga verksamheter samt även uppgifter om kollektivtrafikens linjenät och turutbud.

Branschorganisationerna bör samarbeta med SIKÅ, Rikstrafiken, Banverket och Vägverket för att ta fram en nationell modell för systematiska resvaneundersökningar för kollektivtrafik på lokal och regional nivå. Om aktörerna använder samma modell och gör likartade och systematiska resvaneundersökningar läggs grunden till ett gemensamt utvecklingsarbete av strukturerade och riktade marknadsföringsåtgärder. En gemensam modell kommer även att underlätta för branschinterna jämförelser av olika åtgärders effekt. Undersökningarna bör göras så att kunskapen om specifika kundgruppers olika behov tydliggörs.

Branschen som helhet måste avsätta mer resurser till marknadsanalyser och marknadsföring. Trafikhuvudmännen bör öka resurserna som avsätts till marknadsundersökningar och marknadsföringsåtgärder från dagens ca 1–2 % till åtminstone det dubbla.

Kollektivtrafikens företrädare måste på ett tydligare sätt än idag arbeta med att skaffa nya kunder. Befintliga kunder anser att kollektivtrafikens lyhörddhet är dålig, vilket innebär att dialogen med kunderna måste utvecklas. Bygg system som underlättar dialogen och öka medarbetarnas intresse för att bry sig om kunden. Positiva exempel finns, t.ex. hos Skånetrafiken och Västernorrlands läns trafik, vilka har utvecklat system för detta.

Personal som trivs med arbetet är goda marknadsförare av kollektivtrafiken. Särskilt viktigt är det när det gäller förare och annan personal som har direkt kontakt med resenärerna. Trafikhuvudmän och operatörer måste bägge skapa utrymme för utveckling av personal med kundkontakt. För andra kategorier handlar det om att öka kompetensen med avseende på resvaneundersökningar, marknadsanalys och marknadsföring. Branschorgan, Vägverket och Banverket bör överväga ett gemensamt utbildningsprogram i dessa avseenden.

Parallellt med eller integrerat med utbildningsinsatserna bör branschorganen genomföra systematiska jämförelser med andra framgångsrika branscher och företag. Det kan medverka till att moderna marknadsföringsstrategier snabbare kommer in i trafikhuvudmännens och operatörernas arbete.

Komplettera de generella marknadsföringsåtgärderna med specifika och riktade insatser mot väl avgränsade kundsegment, t.ex. genom direktmarknadsföring. Detta har ofta visat sig ge god effekt. Effekterna av marknadsföringsåtgärderna kan öka kraftigt om

trafikservicen samtidigt anpassas till de olika gruppernas specifika behov, t.ex. genom ett mer flexibelt utbud och fordon, kundanpassad information och taxor.

Ett exempel på god flexibilitet kan hämtas från Östersund. Operatören Stadsbussarna i Östersund arbetar aktivt med marknadskommunikation. Man har ett avtal, som ger en del av biljettintäkterna från trafiken, vilket ger operatören incitament till att anpassa verksamheten för att öka andelen resenärer. Operatören bestämmer alla priser utom det för enkelbiljetter. För att öka bussresandet och sina intäkter satsar man på en rad marknadsaktiviteter. Här ingår kampanjer med hemsidor, radioreklam, rabattkort för trogna resenärer m.m. En medarbetare med erfarenhet av marknadsföring inom detaljhandeln ska arbeta med att ta fram, analysera och följa upp riktade marknadsföringsaktiviteter. Insatserna har resulterat i avsevärda resandeökningar.

Vi inser problemen med att överföra exemplet till andra delar av landet, speciellt se större tätortsregionerna, där trafikhuvudmannen kanske använder sig av flera operatörer som har delvis överlappande ansvarsområden. Upplägget är dock intressant och bör analyseras vidare.

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 bytestpunkter. 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 utgäven 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 bytestpunkt, 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 biljettautomater (8.7).
- För smidiga och attraktiva byten mellan tåg och bussar i lokal, regional och interregional trafik bör tågoperatörer och trafikhuvudmän 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)

8.1 Konsumentperspektivet och "hela resan"

En mer attraktiv kollektivtrafik

Kommittén är enig i att konsumentperspektivet och därmed "hela resan" är de viktigaste utgångspunkterna vid arbetet med kollektivtrafikens utveckling och framtid. Det ställer krav på en mer attraktiv kollektivtrafik. Grundläggande är naturligtvis utbudets omfattning och dess egenskaper, som t.ex. frekvens och snabbhet. På varje given utbudsnivå finns det dock möjligheter att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för konsumenterna. Den måste bl.a. bli mer lättillgänglig. Det ska vara lätt att åka kollektivt, oavsett vem man är, vilket trafikslag eller transportform man använder. Man ska också kunna hitta oavsett var i landet man för stunden råkar befinna sig. Samtidigt som kollektivtrafiken behöver bli mer lyhörd för och anpassad till olika kundgruppers olika behov på lokal och regional nivå, så behöver den i vissa avseenden standardiseras, harmoniseras och samordnas på nationell nivå.

Ett integrerat kollektivtrafiksystem

Om man ska kunna uppnå ett kollektivtrafiksystem som är lätt att använda från dörr till dörr och samtidigt är effektivt, så måste alla delar av systemet samordnas och samverka. Det gäller t.ex. information, tidtabeller, taxsystem och fysiska förhållanden vid bytespunkter. Samverkan kan avse olika geografiska nivåer, lokal, regional och interregional och olika färdmedel som buss, spårbundna fordon, taxi, båt och flyg.

De olika färdmedlens betydelse varierar över landet. I storstadsområden och en del större städer, där resandeunderlaget är stort krävs kapacitetsstarka system, ofta spårburna färdmedel. I huvuddelen av landet spelar dock busstrafiken en dominerande roll. I lands- och glesbygd och i övrigt på platser och tider med lågt resandeunderlag krävs andra mer flexibla lösningar. Här har olika trafiklösningar med taxi ofta stor betydelse.

Där avstånden är stora och det inte finns förutsättningar för snabb järnvägstrafik, är regionalt flyg av stor vikt. Flyget är där mer kostnadseffektivt än färdmedel som kräver stora infrastrukturinvesteringar. För många orter i norrlands inland är flyget en förutsättning för företagsetableringar och för att invånarna skall kunna nå övriga delar av landet med resor över dagen. På grund av

flygets ökande regionala betydelse har Rikstrafiken fått regeringens uppdrag att upphandla trafik på cirka tio flygplatser i norra Sverige. Genom sådana samlade upphandlingar kan man nå stora effektivitetsvinster.

Man bör i ökad utsträckning göra det möjligt att använda individuella färdmedel som cykel och bil för att på ett bekvämt och snabbt sätt att ta sig till hållplatser och terminaler. Kollektivtrafikens företrädare bör också söka allianser med dem som arbetar med att påverka resandeefterfrågan i miljövänlig riktning. Det handlar om allt det som görs inom ramen för det som kallas Mobility Management, t.ex. bilpooler. Här handlar det även om att samarbeta mer med företag, föreningar och andra verksamma inom den s.k. sociala ekonomin (se kap 14.4).

I ett samordnat trafiksystem spelar terminaler och bytespunkter en viktig roll. Deras utformning och lokalisering är viktig för att underlätta byten mellan olika färdmedel, inte minst för funktionshindrade. Denna fråga diskuteras mer i kapitel 12.5 Fysik planering.

Trafikhuvudmännens huvuduppgift bör vara att ta ett övergripande ansvar för att samverkan kommer till stånd och fungerar väl mellan alla trafikslag som trafikerar länet och över dess gränser. Det bör gälla även om trafikhuvudmannen inte ansvarar för den direkta driften. I norrland kan det t.ex. vara motiverat att trafikhuvudmannen bevakar att det finns tillfredsställande tåg- och flygförbindelser, även om man inte direkt har ansvar vare sig upphandling eller drift. I kapitel 17 redovisas ett förslag från Kommittén om ett utökat ansvar för huvudmännen.

Samordnade informations- och biljettsystem

Informations- och biljettsystem spelar en nyckelroll för tillgängligheten till kollektivtrafiken. Kommittén anser att det behövs en harmonisering, samordning och utveckling av kollektivtrafikens olika informations- och biljettsystem. Med öppna gränssnitt kommer det att kunna utgöra en intressant marknad för de som utvecklar mjuk- och hårdvara för olika informationstjänster. Med ett utvecklat samarbete i nätverk mellan system och aktörer kommer man också att kunna bära kostnader för nya tjänster som aktörerna idag inte kan bära var och en för sig. Även marknadsföringen av kollektivtrafiken som helhet kan underlättas.

Ett integrerat och samordnat informations- och biljettsystem utgör kärnan i våra förslag. Till detta har vi knutit olika förslag, t.ex. ett kompletterande, nationellt och gemensamt telefonnummer till kollektivtrafiken. Om man kan detta nummer så kan man var som helst i landet komma i kontakt med närmsta kollektivtrafikaktör. Vi har även fokuserat behovet av bättre störningsinformation. En sådan är absolut nödvändig för att man ska kunna hantera tillfälliga kvalitetsbrister på ett för konsumenterna acceptabelt sätt.

I ett samordnat biljettsystem ska man kunna boka och köpa genomgående biljetter oavsett hur många olika aktörer som är involverade. Här är utvecklingen och implementeringen av en nationell resekontorsstandard av stor betydelse. En standardisering av den växande floran av biljettautomater är också nödvändig för att minska resenärernas informationsproblem.

Förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer

Konsumentskyddet för kollektivresenärer bör stärkas. Ett väl utformat konsumentskydd gynnar både konsumenter och producenter. För att kunna åstadkomma detta krävs en bred, samlad och transportslagsövergripande strategi.

En viktig och grundläggande del i strategin är att införa ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd. Skyddet i lagen bör kompletteras av transportörernas resvillkor. En annan viktig del i strategin består av att staten, via kompletteringar i befintliga regelverk, ger 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. Lagen och övriga åtgärder i strategin bör utformas så att de stimulerar till fortsatt utveckling av de ersättningssystem som etablerats på marknaden.

Ökad samverkan mellan aktörerna

Vår vision är bl.a. att kollektivtrafiken år 2020 utgör en naturlig del av människors vardag och att trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet för allt fler människors resande. Det är en stor utmaning och måste vara en gemensam målsättning för kollektivtrafikens alla aktörer om den ska kunna uppfyllas. Det förutsätter ett engagerat samarbete mellan

kollektivtrafikens statliga, kommunala och privata aktörer, både vid planering, utveckling och drift. Staten måste ta initiativ till ett samarbete med branschens aktörer för att åstadkomma en ur konsumentperspektiv nödvändig utveckling, standardisering och harmonisering. Aktörerna måste anpassa sig till varandra för att det ska bli möjligt att få fram samordnade system.

8.2 Information om resmöjligheter från dörr till dörr

Resenären behöver lättillgänglig och tillförlitlig information om hela sin reskedja. När det gäller personer med särskilda behov av t.ex. personlig service i anslutning till resan är behovet av fullödlig information ibland avgörande för att resan skall kunna genomföras. Detta framgår klart av projekt Hela Resan. Resenären har också behov av att kommunicera för att köpa biljett, boka plats, fråga under resan samt att efter resan eventuellt efterlysa kvarglömda effekter, reklamera etc. En god och tillförlitlig information om hela reskedjan ökar tryggheten generellt och särskilt för personer med begränsad resvana eller med särskilda behov.

I Sverige finns inga särskilda krav på att reguljär kollektivtrafik ska göras lättillgänglig för resenären genom annonsering i gemensamma och rikstäckande medier. I Norge måste i princip all kollektivtrafik annonseras i Ruteboken och i Storbritannien finns kravet att en tidtabell inte får ändras utan att förändringen annonseras minst 42 dagar i förväg.

Det pågår för närvarande flera utvecklingsprojekt som på olika sätt har koppling till information och resplaneringssystem. Nationella resplaneringssystem finns redan i några andra länder: Transport- direct (Storbritannien), OVR (Holland) och Rejseplanen (Danmark). En beskrivning av projekten återfinns i underlagsrapport till kommittén¹.

En särskilt viktig fråga rör information vid förseningar och andra störningar, där och när transporttjänsten inte håller utlovad kvalitet. En snabb och tillförlitlig kommunikation mellan tåg- och busspersonal samt mellan resenär och personal är då särskilt viktig. Om t.ex. tåget är försenat är det viktigt att tågoperatörernas trafikledning och Banverket Trafik kan kommunicera med de ansvariga för information om anslutande busstrafik. Dessutom måste kommunikationen mellan resenär och personal förbättras. För personer

¹ PM om Information från dörr till dörr. Arbetsgruppen K2.

som har särskilda behov, t.ex. av ledsagning är det nödvändigt att kunna få kontakt med personal i samband med förseningar, t.ex. via mobiltelefon. Information om vart man ska ringa vid försening måste framgå tydligare på biljetter, i trycksaker, på stationer och terminaler. Alla tåg- och bussoperatörer bör även ha skyldighet att tillhandahålla sådan service per telefon. Informationsskyldigheten måste vara kopplad till resvillkoren. Det måste regleras vem som är ansvarig för informationen om den brister eller om resenären drabbas av följskador. På stationer och terminaler bör information också tillhandahållas på engelska.

Delprojektet Klara Bytet inom projektet Hela Resan² syftade till att utarbeta en modell för att bedöma tillgängligheten för funktionshindrade utifrån fem definierade problemområden. Dessa problemområden är:

- Information
- Biljett och bokning
- Personlig service/ledsagning
- Samordning
- Fysisk miljö

Arbetet har resulterat i en modell som kan användas för planering i syfte att säkerställa tillgängligheten vid bytespunkter med avseende på de fem problemområdena. Modellen anger vad som ska uppfyllas för att bytespunkten ska anses vara fullt tillgänglig (grön standard) enligt ett särskilt inventeringsprotokoll. Detta förutsätter att samtliga bytespunkter inventeras. Därefter kan bytespunkten klassificeras som antingen grön (god), gul (mindre god) eller röd (låg) standard. För att modellen ska användas i praktiken föreslår projektet följande åtgärder:

- en nationell standard för tillgänglighet utvecklas för information, biljett och bokning, personlig service/ledsagning samt fysisk utformning utifrån det inventeringsprotokoll som föreslås av Klara Bytet.
- någon form av styrning eller reglering för att säkerställa att den nationella standarden för tillgänglighet efterlevs av berörda aktörer och trafikoperatörer.
- någon form av styrning eller reglering för att säkerställa den samordning och samverkan som är nödvändig för att uppfylla standarden.

² Hela Resan, 2003. Rikstrafiken m.fl.

Utöver den modell med inventeringsprotokoll som anges ovan föreslår Klara Bytet följande åtgärder för att säkerställa tillgängligheten vid bytespunkter:

- ett för resenären enkelt och användbart datasystem där resenären, utifrån sina individuella behov, kan få information om bytespunkten är tillgänglig och om resan går att genomföra och
- en för resenären tillgänglig kontaktperson vid varje bytespunkt.

Trafikverken har, inom ramen för projekt Hela Resan, uppdraget att se över frågan om ansvar och roller för att säkerställa tillgängligheten vid bytespunkter. SLTF har ett motsvarande uppdrag när det gäller samordning och samverkan mellan lokal, regional och interregional trafik vid bytespunkter.

Förslag

Ett integrerat informationssystem ska kunna ge information om hela resan dörr till dörr, inte bara hållplats till hållplats. Informationen ska kunna fås i realtid via telefon eller digitala media samt på stationer och terminaler. Vidare bör en samlad information om all kollektivtrafik, såväl lokal som nationell kunna tillhandahållas. För att åstadkomma ett sådant system krävs en trafikslagsövergripande systemutveckling i form av ett nätverksbygge.

Tekniska informationssystem samt vissa delar av tjänsteinnehållet bör betraktas som delar av den nationella transportinfrastrukturen då de utgör en grundläggande förutsättning för kollektivtrafiken. Det är därför rimligt att staten tar en del av kostnaderna för att bygga upp system och tjänster och inledningsvis även delar av driftskostnaderna för att påskynda införandet. Regeringen bör utreda hur ett sådant stöd kan utformas.

Vidare bör Vägverket studera om en statlig insats för att komplettera grunddatabasen i den Nationella Vägdata-basen (NVDB) med hållplatsdata för samtliga hållplatser i Sverige kan underlätta genomförandet av ett adressbaserat söksystem för information om kollektiva resmöjligheter från dörr till dörr.

En ökad likformighet bör eftersträvas med entydiga begrepp och språkbruk. Informationen bör omfatta alla trafikslag, störningsinformation och ge information om alla förutsättningar för resan såsom pris och tillgänglighet. Alla kanaler för att distribuera informationen bör i möjligaste mån vara tillgängliga för alla resande-

grupper. Realtidsinformation via fasta tavlor/monitorer måste placeras och utformas med hänsyn tagen till resenärernas olika förutsättningar.

Vägverket och Banverket bör ställa krav på alla som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg att delta i en nationell informationssamverkan. Verken bör i samverkan med Rikstrafiken dessförinnan göra en översyn av vilka minimikrav som ska gälla beträffande information och samordningsansvar samt framförhållning för att få bedriva linjetrafik. I detta ingår att Vägverket bör höja kraven för att få tillstånd att bedriva interregional linjetrafik med buss genom att kräva att bussföretaget ska tillhöra en nationell informationsdatabas. En sådan databas finns redan i form av Expressbussguiden.

Vägverket och Banverket bör i samverkan med branschorganisationerna se över möjligheterna att ställa krav på öppna användargränssnitt mellan informationssystem. I en sådan översyn bör också klargöras vad som sker i alla de pågående projekt som berör information och resplaneringssystem med syfte att främja effektivitet och kvalitet i det samlade arbetet.

8.3 Ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik

Alla trafikhuvudmän erbjuder idag sina kunder möjligheten att ringa in till någon form av trafikservice. Däremot skiftar tillgängligheten kraftigt pga. varierande öppettider och bemanning. Förutom information om den egna trafiken svarar alla, med få undantag, på frågor om SJ:s trafik inom det egna länet och på eventuella klagomål rörande den egna trafiken enligt en sammanställning av Samtrafiken. De flesta av trafikhuvudmännen samordnar trafikupplysningen med färdtjänst och sjukresor. Fem trafikhuvudmän har inte datastödd trafikupplysning.

Teletrafiken till länstrafikbolagen omfattar drygt 5,1 miljoner samtal per år. Belastningen varierar från de stora områdena SL och Västtrafik med 1 100 000 respektive 940 000 samtal/år till Jämtland och Gotland med 60 000 respektive 25 000 samtal/år. Samtalslängden för en trafikupplysning är i genomsnitt drygt en minut. Teletrafikvolymen är högre på vardagar än helger. Starttiderna för öppethållande varierar från kl. 05.30 till kl. 08.00 på morgonen och stängningstiderna varierar från kl. 17.00 och kl. 21.30 på kvällen.

Rikstrafiken har under 2001 utrett möjligheten att införa ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik i Sverige som ett komplement till Länshuvudmännens egna telefonnummer. Det förutsätter i den nuvarande ordningen att samtliga berörda aktörer frivilligt deltar. Utredningen har genomförts tillsammans med Samtrafiken i Sverige AB, SLTF och i samråd med trafikverken. I undersökningen har bl.a. framkommit att telefonen är den överlägset mest önskade kanalen för reseinformation. Priser, information om förseningar och köp av biljetter var de tre mest önskade tjänsterna.

Under 2002 har Rikstrafiken fortsatt arbetet med att förbereda användningen av ett gemensamt telefonnummer i samråd med bl.a. trafikhuvudmännen. SJ:s telefonnummer är det mest kända telefonnumret för trafikinformation. Länstrafikbolagens telefonnummer är betydligt mindre kända. De som inte använder telefon-tjänsterna använder hellre Internet eller tryckt information. Utredningen har också visat på en relativt hög belåtenhet med reseinformation via telefon och mer specifikt gällande telefonisternas servicekänsla, svarstiden och informationens kvalitet. Vidare visar undersökningen att det finns en positiv attityd till idén om ett gemensamt telefonnummer för kollektivtrafiken och att många trafikanter skulle vara beredda att betala för en sådan tjänst.

Genom samtalsstyrning till befintliga telefonupplysningstjänster föreslås i Rikstrafikens utredning att det gemensamma telefonnumret omfattar tidtabellsupplysning om respektive länstrafikföretags buss-, båt- och tågtrafik samt respektive trafikoperatörs tåg-, expressbuss eller båttrafik. Samverkan med flyget bör även ingå. Stödsystemen för trafikinformationen bör utvecklas och möjligheten att utveckla en röststyrd automatisk tidtabellstjänst bör beaktas liksom de möjligheter som Internet och mobilt Internet medger.

Under våren 2003 upphandlar Samtrafiken tjänsten Tågplusguiden på telefon. Upphandlingen görs för att komplettera Samtrafikens tryckta (Tågplustidtabellerna) och digitala information (Tågplusguiden på Internet och CD) med en telefontjänst. Upphandlingen ska åtgärda bristen i Sverige på en neutral telefonupplysning för information om tider för hela resan inklusive bytet utan att resenären ska behöva veta vilket företag som kör var.

Förslag

Det ska vara möjligt, utan särskild kunskap om kollektivtrafiken och om vem som kör var, att kunna ringa ett telefonnummer och därigenom få fullständig information (priser, tider, störningar m.m.) om kollektivtrafiken i hela landet. Detta förutsätter ett nätverkssamarbete.

Vi föreslår att Rikstrafiken får fortsatt uppdrag att följa upp och vid behov stödja införandet av ett gemensamt telefonnummer till all kollektivtrafik i landet som komplement till trafikhuvudmännens egna.

8.4 Bättre störningsinformation

Av särskild betydelse är resenärens tillgång till störningsinformation, dvs. information om förseningar, stopp i trafiken, omläggning av linjer och när trafiken kommer i gång igen. Till trafikstörningar kan läggas sådana störningar som uppstår vid bytespunkter, t.ex. hissar som inte fungerar, personal som inte finns tillgänglig, ledsargarservice som uteblir m.m. Utvecklingen av system (och tjänster) för information om störningar bör således utgå ifrån ett "hela resan" – perspektiv. Störningsinformation utgör en del av den informationsskyldighet som bör åligga trafikföretaget (operatörer och trafikhuvudmän) gentemot resenären.

I fråga om järnvägstrafik har Banverket ansvaret för trafikinformationsprocessen. Banverket arbetar med att utveckla strategier för trafikinformationsservice (STINS). I detta arbete utgör även störningsinformationen en del. Arbetet sker med beaktande av kundernas krav på transportslagsövergripande samordning. Syftet med STINS är att skapa underlag för Banverket att fatta beslut om den framtida strategiska inriktningen inom trafikinformation utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Ett tänkbart mål beträffande störningar i trafiken som framhålls i rapporten 2002:50 – STINS Etapp 2 – är att den tillgängliga informationen ska vara av sådan kvalitet att man inte ska behöva avbryta en resa eller få en sämre färdplan (slutlig ankomsttid, resväg, pris) än vad som faktiskt kan erbjudas. Informationen ska alltså bidra till att bästa återställning eller alternativ färdplan kan väljas.

Den vanligaste typen av trafikantinformation är tidtabellsinformation. Dessa läggs också ofta ut på Internet. De bygger ofta på

fast (statisk) information om den planerade trafiken. När förändringar görs läggs de oftast in av entreprenörerna i en central databas som sedan konverteras till en form som kan kommuniceras med resenärerna via Internet eller per telefon med informatör. Det sker i många fall ingen kontinuerlig uppdatering av denna ”konverterade form”, utan där förändringar av tidtabeller har skett under en trafikperiod lever ofta den gamla tryckta tidtabellen kvar tills en ny tidtabellperiod införs.

Ett förbiset område är bytespassning (samtrafik). Med realtidsinformation och ankomstprognoser är det möjligt att informera resenärer på en buss var man byter till andra bussar och när dessa bussar avgår i realtid (inte bara enligt tidtabell). Vid bytespassning väntar bussarna ibland på varandra i onödan då den försenade bussen inte kommer. För att undvika detta bör realtidssystemet underätta förarna om att vänta eller inte vänta beroende på när ankommande buss förväntas anlända. Informationen om att bussarna väntar eller inte väntar bör sedan gå till den ankommande bussen, både via skyltar och högtalare ombord på bussen.

Förslag

Varje operatör och trafikhuvudman bör tillhandahålla aktuell störningsinformation.

Ur konsumentsynpunkt är det angeläget att informationen är snabb, tillförlitlig och helst likartad oavsett färdmedel och plats i landet. Banverket bör därför ges i uppdrag att, inom ramen för STINS-projektet, utvidga sitt samarbete med berörda myndigheter och branschaktörer, i syfte att ta fram system (och tjänster) för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation. Uppdraget bör avse såväl att definiera hur systemet ska utformas och utvecklas som hur informationen ska kommuniceras till resenärerna. Uppdraget förutsätter överenskommelser mellan branschens aktörer om utveckling, implementering och drift.

8.5 Bokning av genomgående biljetter

Systemet för bokning av genomgående biljetter för tåg, länstrafik och inrikes båttrafik administreras av Samtrafiken och marknadsförs för närvarande under produktnamnet Tågplus. Enligt nuva-

rande ordning måste det i en tågplusbiljett ingå delsträckor från minst två företag som är anslutna till Samtrafiken. Minst en delsträcka måste företas med tågtrafik hos tågplusförsäljningsföretag (f.n. SJ eller Tågkompaniet).

Det finns vissa samordningskrav på tågoperatörerna när det gäller den av Rikstrafiken upphandlade trafiken, bl.a. att ingå i Tågplus och de övriga samverkanssystem som Samtrafiken administrerar. Något motsvarande samordningskrav gäller inte övrig tågtrafik t.ex. SJ:s ”kommersiella” trafik. För närvarande deltar SJ och A-Train med sin egentrafik i all tågplussamverkan. Däremot deltar inte Inlandsbanetrafiken i denna samverkan.

Resenären bör kunna köpa sin biljett med bokade platser för olika delsträckor på ett ställe även om det är olika operatörer som trafikerar respektive delsträcka. Samarbetet mellan olika tågoperatörer hämmas emellertid av att bokningssystemen inte kan kommunicera med varandra. Säljaren måste därför gå in i respektive operatörs system och göra separata bokningar för varje delsträcka.

Mellan Rikstrafiken, Samtrafiken, berörda tågoperatörer samt systemleverantörerna av tågoperatörernas säljssystem (Linkon och DOSK) pågår ett arbete med att införa ett bokningsgränssnitt (med s.k. XML-teknik), vanligen benämnt samtrafikgränssnittet. Det kommer att möjliggöra för operatörerna att fullt ut på ett smidigt sätt kunna sälja varandras biljetter i respektive säljssystem. Gränssnittet går att utveckla så att även andra trafikslag kan använda det, t.ex. den långväga linjetrafiken med buss. Dessa företag bör uppmuntras att gå med i samarbetet. Om den frivilliga vägen visar sig svårframkomlig bör regeringen överväga någon form av tvångsmedel.

Förslag

För att långsiktigt säkerställa biljettsamordningen ur resenärspektiv måste den ”kommersiella” tåg- och busstrafiken bli föremål för motsvarande krav som den ”icke-kommersiella” trafiken blir genom Rikstrafikens och trafikhuvudmännens upphandlingar. Genom denna kan krav framställas på att operatörer säljer genomgående biljetter ”dörr-till-dörr” och att de i sina system kan sälja varandras biljetter.

8.6 En nationell resekortstandard

Idag begränsas tillgängligheten till kollektivtrafiken genom att det finns flera olika betalsystem i kollektivtrafiken som samverkar dåligt eller inte alls.

Resekortföreningen (vissa trafikhuvudmän och operatörer) har tagit fram en gemensam och operatörsoberoende kortstandard som möjliggör användande av samma kort för betalning av kollektivtrafikresor, även länsgränsöverskridande, över hela landet. Kortet är ett s.k. Smart Card som kan användas flexibelt som periodkort eller kontantkort och som använder teknik för kontaktlös visering. Målsättningen är att kortet ska komma att användas av trafikhuvudmän och operatörer över hela landet. Vägverket har stött utvecklingsprojektet ekonomiskt. Dagens statsbidragsregler medger inte något stöd till införande av nationella system. Statsbidraget fördelas på regioner och län. Vägverket bör ges i uppdrag att revidera reglerna så att denna typ av angelägna nationella projekt ska kunna ges bidrag. Samma problem gäller för övrigt införandet och utvecklingen av det tidigare nämnda nationella informationssystemet.

Den första versionen av resekortstandarderna har prövats i drift. Tåg i Mälardalen (TiM) använder standarden i sina automater. Ett antal biljettkortsleverantörer och andra aktörer har lämnat synpunkter på vad som kan förbättras i standarden. Det har resulterat i att "Specifikation 2.0" har färdigställts. Under 2002 har en clearing-specifikation tagits fram som möjliggör för exempelvis Västtrafik att bli krediterad av SL när en resenär använder sitt SL-kort i Göteborg. Under 2003 sker upphandling av systemet som skall hantera "biljettclearingflödena". Den tekniska delen av arbetet med standarden är nästan färdig. Det arbete som återstår är att införa standarden hos trafikhuvudmän och tågoperatörer.

Om standarden skulle införas i hela Sverige blir det möjligt för en resenär som har köpt ett kort i ett län att resa med alla länstrafikföretag med ett och samma kort, såväl inom län som över länsgränser. Inom några år är det dessutom troligt att samma resenär kan åka med resekortet på SJ- tåg utan krav på platsbokning (Inter City-tåg) samt på regional tåg i Danmark och Norge (Oslo).

Många trafikhuvudmän har bestämt sig för att införa resekortstandarderna. Ett temporärt problem är att vissa trafikhuvudmän har relativt nyanskaffade biljettsystem som inte kan hantera resekortstandarderna. Om ingen uppgradering sker av dessa system fördröjs

det rikstäckande systemet, vilket är till nackdel, främst för långväga resenärer.

Tack vare att kortet avläses inför varje resa kan dessutom en viss resandestatistik enkelt tas fram ur systemet. Till exempel kan uppgifter om resans start, tid, linje/tur tas fram och genom vissa beräkningar skulle det vara möjligt att urskilja resmönster. Det är dock inte möjligt att se en enskild resenärs resmönster eftersom korten inte behöver vara personliga vilket är en viktig aspekt när det gäller den personliga integriteten.

I förlängningen kan resekortet komma att användas för betalning av färdtjänst, sjukresa och annan integrerad kollektivtrafik. Resekortets attraktivitet och användandet av det kan förväntas öka om det kan förses med tilläggstjänster, t.ex. möjlighet att betala för parkeringsplats eller "cash-kort" funktion. Det bör poängteras att en introduktion av ett nationellt gällande resekort inte förutsätter någon harmonisering av prissättningen i olika delar av landet. Däremot underlättas en bred introduktion och kortets användbarhet om aktörerna kan enas om gemensamma biljettbestämmelser och resvillkor. Resekort bör inte ses som en total ersättning för kontantbetalning. De personer som inte har tillgång till eller möjlighet att använda resekort eller andra betalkort måste naturligtvis fortfarande ha möjlighet att erlägga kontant betalning. Ett resekort på sätt som beskrivits ovan ska ses som ett bland flera betalsystem som bidrar till förbättrad tillgänglighet och förenklat utnyttjandet av kollektivtrafiken.

Förslag

Regeringen bör ge Rikstrafiken i uppdrag att följa upp och vid behov stödja införandet av en gemensam resekortsstandard för all kollektivtrafik i landet. Regeringen bör även överväga att ställa krav på anslutning till resekortsstandarden för att en operatör skall få trafiktillstånd. Statsbidragsreglerna bör ändras så att det blir möjligt att med statliga medel stödja införandet av en resekortsstandard såsom en nationell åtgärd.

8.7 Enhetliga biljettautomater

Biljettautomater ska ses som ett av flera betalsystem och en funktion vars syfte är att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Biljettautomater utgör idag ett påtagligt och viktigt betalsystem för resenärerna. I spåren av den mångfald som vuxit fram möter emellertid resenären en mängd olika biljettautomater med skiftande form, design, funktion och placering som ytterst försvårar utnyttjandet av kollektivtrafiken. Samordningen är bristfällig eller obefintlig när det gäller biljettautomaters utformning m.m. I Mälardalsområdet förekommer på enskilda stationer biljettautomater för såväl SJ och TiM som för Tåg i Bergslagen och länstrafiken. Man skall inte behöva ha förkunskaper i järnvägsgeografi eller vilken tågoperatör som utför trafiken för att veta vilken biljettautomat som skall användas.

Förslag

Genom organiserad samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer bör en ordning liknande den i banksektorn kunna åstadkommas med viss specificerad enhetlighet när det gäller automaters funktion och placering m.m. Om en sådan enhetlighet kommer till stånd kan den stödjas genom att Rikstrafiken ställer krav i avtal om upphandlad trafik att automater skall användas. Det är uppenbart att detta skulle underlätta för resenären. Ur producentperspektiv torde investeringskostnaderna kunna minskas som en följd av sådan samverkan. För att säkerställa tillgängligheten för alla människor bör trafikverken undersöka om det är möjligt att föreskriva funktionella standardkrav på biljettautomater.

8.8 Planeringssamordning

Det hjälper inte att informationssamordningen är god om inte planeringssamordningen fungerar. Planeringssamordningen fyller bl.a. en viktig funktion för att kunna underlätta byten och informera om bytestider.

Sedan mitten på 1990-talet organiserar tågoperatörerna och länstrafikföretagen en planeringssamordning genom Samtrafiken för att resenärerna vid byten mellan tågoperatörernas trafik och länstrafikens tåg- och busstrafik ska få korta gångavstånd och rim-

liga bytestider. Samtrafikens roll är att skapa förutsättningar för en god planeringssamordning. Själva tidtabellssamordningen sker regionalt mellan planerare hos tågoperatörerna och länstrafikföretagen. I Samtrafikens verksamhet ingår även att samordna den inrikes färjetrafiken med tåg- och busstrafiken samt att skapa reskedjor till de större flygplatserna.

Denna planeringssamverkan har fungerat tillfredsställande sedan mitten av 1990-talet. Utvecklingen med fler persontågoperatörer, fler godstågoperatörer, ökad konkurrens samt internationell samverkan medför att vikten av planeringssamverkan inom persontrafiken i Sverige behöver betonas.

Förslag

För att säkerställa smidiga och attraktiva byten för resenärerna bör planeringssamverkan mellan tågoperatörer och trafikhuvudmännen anges som en av förutsättningarna för tågplaneprocessen. Det är väsentligt att tågoperatörerna informerar huvudmännen i god tid om ändringar. Härigenom skapas goda förutsättningar för att resenärerna ska få bekväma och attraktiva byten mellan tåg och buss.

8.9 Förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer

Varför behövs ett bättre konsumentskydd?

Med konsumentperspektivet och begreppet Hela Resan som utgångspunkt är det naturligt att överväga en viss standardisering och harmonisering av de villkor som berör resenärerna. Resenären ska veta att hon har vissa grundläggande rättigheter oavsett var i landet hon reser eller vilket färdmedel hon än använder.

Från ett producentperspektiv har utvecklingen på kollektivtrafikområdet det senaste decenniet bl.a. inneburit en omstrukturering av bussbranschen, pådriven av en hård konkurrens mellan operatörerna. Konkurrenten har även ökat på järnvägsområdet genom att fler operatörer etablerat sig på marknaden. För operatörerna skulle en viss standardisering och harmonisering av resvillkoren bidra till en mer rättvis konkurrens. Med lika villkor gentemot konsumenterna kan man inte vinna anbud genom att med berätt mod räkna med sådana kvalitetsbrister att konsumenterna drabbas.

Beställare och seriösa anbudsgivare kommer att gynnas av gemensamma resvillkor. Ur konkurrenssynpunkt är det även önskvärt att villkoren för de olika trafikslagen är likartade och färdmedelsneutrala. Gemensamma resvillkor kommer att bidra till en ökad kvalitet och pålitlighet i kollektivtrafiken. Det har både producenter och konsumenter nytta av.

Införandet av gemensamma resvillkor blir en signal till resenärerna och den övriga allmänheten om att branschen som helhet bryr sig om sina kunder och resenärer. Det öppnar möjligheter till kraftfull och gemensam marknadsföring av det kollektiva resalternativet.

Förslag

En samlad strategi för ett ökat konsumentskydd i kollektivtrafiken

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

En reglering som är neutral beträffande transportsätt och huvudmannaskap är att föredra. Enligt kommittén bör en ordning undvikas som innebär att konsumentens rättigheter och transportörens skyldigheter varierar beroende på trafikslag och huvudmannaskap. En resa som köps av t ex SJ kan innebära att såväl buss som järnväg utnyttjas för olika delsträckor. Det är inte heller rimligt att konsumentens villkor ska skilja mellan olika företag beroende av vem som är huvudman.

En huvudmannaskapsneutral reglering väcker dock några principiella frågeställningar. Ur konsumentens synvinkel är det kanske ingen skillnad på om transporttjänsten är subventionerad eller inte. Frågan är dock om det är riktigt att lägga samma ansvar på dessa bägge olika typer av företag. Kommittén menar dock att resenären knappast bör ha lägre ställda förväntningar på resor som är skatte-subventionerade utan vinstintresse än på andra.

Systemet bör vara så utformat att det uppmuntrar till ett förebyggande beteende från transportörens sida. Informationen måste

vara fullödig och tydlig. Transportören måste vidta alla tänkbara åtgärder för att resan kan avslutas på det sätt som utlovats. Att betala ut kontantersättning får bara vara en sista åtgärd, när ingen annan åtgärd längre är möjlig. Det är ingen fördel att få ersättning för resa med taxi om ingen taxi kan uppbringas. Samtidigt kan naturligtvis utsikten att riskera dyra ersättningar till konsumenter vara en drivkraft till förbättringar. Det måste också åvila resenären att vidta åtgärder för att begränsa riskerna och skadorna av en inträffad försening.

Utbetalda ersättningar måste kunna överföras på den som verkligen orsakat en försening. Därför är det viktigt att olika former av incitamentsavtal tillämpas och att regressrätt kan tillämpas mot samtliga berörda aktörer, även statliga verk. Den som vållat en försening eller annan störning för vilken transportören tvingats betala ersättning till passageraren skall ersätta transportören för det som utgivits till passageraren.

Den andra delen av strategin innebär att staten via kompletteringar i befintliga regelverk ger 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.

Vi föreslår att:

- Bestämmelser eller markeringar om ett ökat konsumentskydd bör föras in i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Motsvarande bestämmelser eller markeringar bör föras in i regelverk som reglerar annan kollektivtrafik, t.ex. taxi och långväga buss.
- Rikstrafiken bör ges i uppdrag att införa konsumentskyddande villkor vid upphandling och i avtal.
- Vägverket bör ges i uppdrag att utreda om det kvalitetscertifieringssystem man överenskommet med bussbranschen kan göras obligatoriskt.
- Banverket bör ges i uppdrag att teckna incitamentsavtal med tågoperatörerna om hanteringen av regresskrav från tågtrafikföretagens sida.
- I ägardirektiven till SJ AB ska vikten av att stärka konsumentens ställning betonas.

Fortsatt arbete

Frågan om resvillkor har diskuterats inom Kommitténs ram det senaste året. Sedan årsskiftet 2002/2003 har en med Järnvägsutredningen (Dir. 2001:48) gemensam arbetsgrupp haft i uppdrag att göra en fördjupad analys av problemen och genomföra inledande diskussioner med branschens aktörer. Arbetsgruppen har även utarbetat ett utkast till författning om ett utökat lagskydd för rese-
närer.

I de överläggningar som förts med branschföreträdare har dessa förklarat sig villiga att lämna ett gemensamt förslag om ett trafikslagsövergripande skydd för resenärer. Enligt vad vi erfarit är det tänkt att omfatta för branschen frivilliga åtaganden baserade på viss rättslig reglering. Kommittén välkomnar detta initiativ eftersom ett ökat engagemang för dessa frågor är nödvändigt för att få en fortsatt utveckling på området. Arbetet med det eventuellt gemensamma förslaget kommer emellertid inte vara avslutat i tid för att kommittén ska kunna ta det i beaktande i vårt slutbetänkande.

Frågan om resvillkor och lagstiftning om ersättning m.m. kommer att bearbetas ytterligare av Järnvägsutredningen. Kommittén är i princip ense med Järnvägsutredningen om behovet av att förbättra konsumentskyddet för kollektivtrafikresenärerna och att en del i en samlad strategi för detta är att införa en ny lagstiftning på området.

I bilaga överlämnar vi ett utkast till Lag om ersättning m.m. vid transport av passagerare och deras bagage. Bilagt är även författningskommentarer till lagförslaget. Kommittén bedömer att dessa dokument kan utgöra en bra utgångspunkt för ett fortsatt arbete med ett civilrättsligt reglerat rättskydden på området. Lagförslaget behöver dock i vissa delar konsekvensbeskrivas, inte minst med avseende på ekonomiska konsekvenser. Kommittén anser att följdskador som uppstår vid en försening eller inställd förbindelse inte ska vara ersättningsberättigade. Lagstiftningen bör vidare vara av ramlagskaraktär och inte detaljreglerande. Slutligen anser kommittén att en skärpning och tydliggörande av regressrätten är en förutsättning för att man hos branschens aktörer ska kunna få en bred acceptans för en ny lagstiftning. Rikstrafiken bör ges fortsatt uppdrag att följa upp och vid behov stödja införandet av ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik i landet (8.3).

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.

9.1 Miljö

Detta avsnitt bygger på en underlagsrapport av Magnusson, SWECO.¹

9.1.1 Kollektivtrafikens miljöpåverkan

De nationella miljömål som främst berör kollektivtrafiken är:

- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- God bebyggd miljö
- Begränsad klimatpåverkan

Kollektivtrafiken berörs av målen dels genom egen miljöpåverkan inom dessa områden, dels genom att vara ett medel för samhället att uppnå några av de utsatta målen. SLTF har gjort en sammanställning² av miljöfaktorer som kollektivtrafiken ger upphov till.

Miljöförteckningen omfattar bland annat följande miljöfaktorer:

- Utsläpp till luft
 - busstransporters utsläpp av luftföroreningar
 - koldioxidutsläpp p.g.a. förbrukning av fossila bränslen i busstrafik, tågtrafik, uppvärmning
- Utsläpp till vatten
 - Oljor, kylvätskor och rengöringsmedel till kommunala avlopp och till dagvatten och mark, samt däck- och bromsrester till dagvatten.
- Avfallshantering
 - Farligt avfall från fordonsunderhållsverksamhet
 - Övrigt avfall
- Kemikaliehantering
 - Rengöringsmedel
- Användning av råvaror och resurser
 - Förbrukning av fossila bränslen och oljor i fordon
 - Förbrukning av material i fordon
 - Uppvärmning av byggnader och uppställda fordon

¹ Leif Magnusson, 2003. Kollektivtrafikens miljöpåverkan. SWECO. Göteborg

² SLTF:s miljöprogram 2001

- Lokala miljöfrågor
 - Buller från spår- och vägfordon
 - Markanvändning för depåer och terminaler
- Olycksrisker
 - Risk för läckage från bränslecisterner

Följande aspekter anses som mest betydelsefulla och därför lämpliga att prioritera i branschens miljöarbete:

- Bussars utsläpp av partiklar
- Bussars utsläpp av kväveoxider
- Förbrukning av den ändliga resursen fossila bränslen
- Klimateffekter

Ytterligare en faktor som bör ges hög prioritet är buller från såväl spår- som vägfordon.

Kollektivtrafiken i Sverige utförs till mycket stor del på entreprenad vilket innebär att den helt dominerande delen av trafikhuvudmännens miljöpåverkan sker genom inköpta tjänster. Därför rekommenderar SLTF trafikhuvudmännen att koncentrera sina miljökrav på de mest betydande miljöfaktorerna. Dessa krav kompletteras med krav på att varje entreprenör ska ha ett eget miljöledningssystem genom vilket man själv tar ansvar för sin totala miljöpåverkan.

9.1.2 Lagstiftning avseende luftföroreningar

Europeisk avgaslagstiftning för tunga fordon finns i olika nivåer enligt nedan.

Tabell 9.1 Lagkrav för tunga fordon

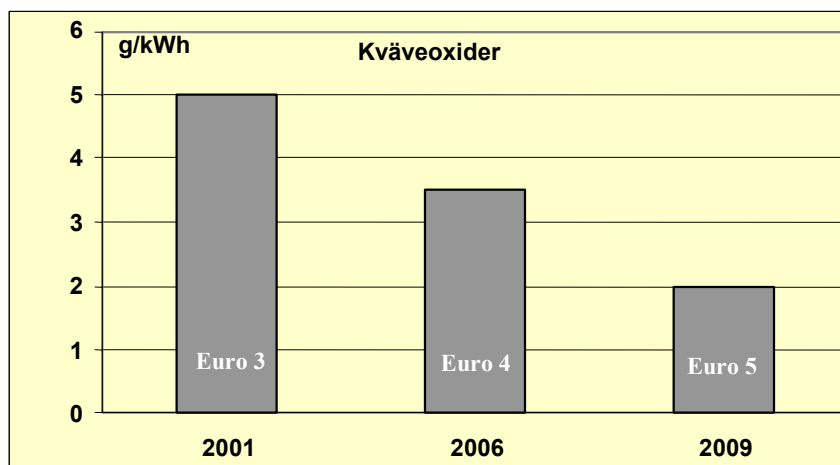
	Svensk miljöklass	No _x g/kWh	Partiklar g/kWh	Lagkrav nya fordon fr.o.m.
Euro 1	Mk 3 1992	8,0	0,36	1992
Euro 2	Mk 3 1996	7,0	0,15	1996
Euro 3	mk 2000	5,0	0,10	2000/2001
Euro 4	mk 2005	3,5	0,02	2005/2006
Euro 5*	mk 2008	2,0	0,02	2008/2009
EEV		2,0	0,02	Frivilligt

* ska fastställas under 2004, förväntas vara enligt förslag eller skärpas för att stämma bättre överens med nya USA-krav

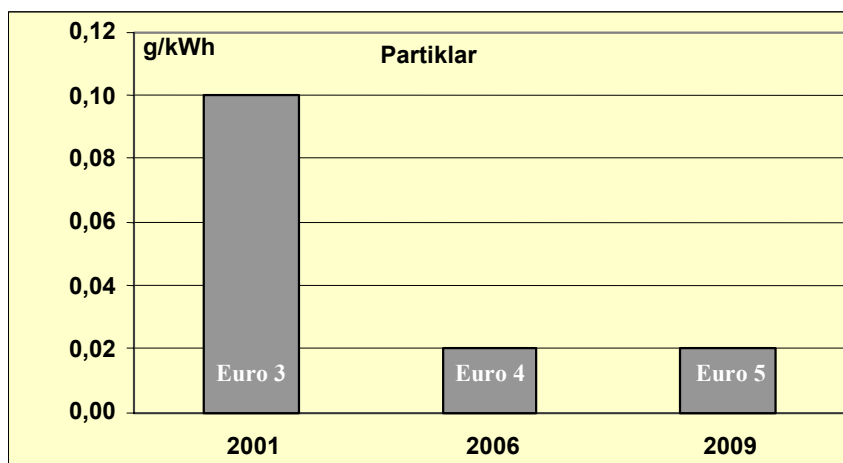
2000/2001 innebär att kravet gäller för alla försålda motorer från 1 oktober, 2001 men för nya typgodkännanden från 1 oktober 2000, dvs. motorer som redan tidigare är typgodkända får säljas fram till 1 oktober 2001. Motsvarande gäller för 2005/2006.

Lagstiftade utsläppsnivåer för nya fordon redovisas i nedanstående diagram. Nivåerna anges i g/kWh vilket betyder att de uttrycks i förhållande till hur mycket fysikaliskt arbete motorn utvecklar. Nivåerna avser maximalt tillåtna nivåer för nyförsålda fordon från och med angivet år.

Figur 9.1 Lagkrav avseende kväveoxider (EURO är en beteckning på EU:s lagkrav)



Figur 9.2 Lagkrav avseende partiklar för tunga fordon



9.1.3 Utveckling utöver lagstiftning

Partiklar

Sedan 1995 finns på marknaden utrustning för att avsevärt minska utsläppen av partiklar. De utsläppsnivåer som sedan dess kan uppnås med dieslbussar motsvarar de lagkravsnivåer som införs som obligatoriska 2006.

Kväveoxider

Under många år har kväveoxidutsläppen varit ett av dieselmotorns största miljöproblem. Sedan början av 1990-talet har det inte varit möjligt att köpa dieselmotorer som varit avsevärt bättre än lagkraven. Under slutet av 80-talet var det däremot möjligt. Sedan några år har det dock pågått en utveckling inom området, främst med inriktning på att uppfylla kraven för år 2006 och 2009.

Under 2001 fanns det möjlighet att köpa fordon som uppfyllde 2006 års krav, men fordonstillverkarna hävdar att de tekniska problemen varit allt för stora varför man avvaktar med att sälja denna teknik. Däremot pågår för närvarande prov med motorer som uppfyller 2009 års krav, och tekniken beräknas finnas kommersiellt tillgänglig under 2004.

9.1.4 Nuvarande och framtida utsläpp

Globala emissioner

Med globala emissioner avses sådan emissioner som ger en global påverkan oavsett var själva utsläppet sker. Exempel på sådana är utsläpp av koldioxid från fossila källor och gaser som bryter ner atmosfärens ozonskikt. En mycket stor del av kollektivtrafiken i Sverige utförs med dieseldrivna bussar varför också nettoutsläppen av koldioxid blir stora. Utsläppen av koldioxid är direkt proportionella mot förbrukningen av fossila bränslen. Detta innebär att man måste minska förbrukningen av fossila bränslen för att minska utsläppen av koldioxid.

Detta kan ske genom:

1. att fler bilresenärer åker kollektivt
2. ökat resursutnyttjande i kollektivtrafik, dvs. fler resenärer per fordon
3. bränslebesparing
4. övergång till förnyelsebara bränslen.

Åtgärd 1 – 3 blir än viktigare vid en övergång till förnybara bränslen på grund av högre kostnad för dessa.

För närvarande finns ca 370 bioetanolbussar i trafik i Sverige och 100 bussar som drivs av biogas. Det utförs också trafik med inblandning av rapsmetylester i dieselolja. Det finns även ca 270 naturgasbussar i Sverige varav ca 25 % går på biogas.

Regionala och lokala emissioner

Med regionala och lokala emissioner avses sådana som ger en lokal eller regional miljöpåverkan. Dessa emissioner är reglerade med lagstiftning.

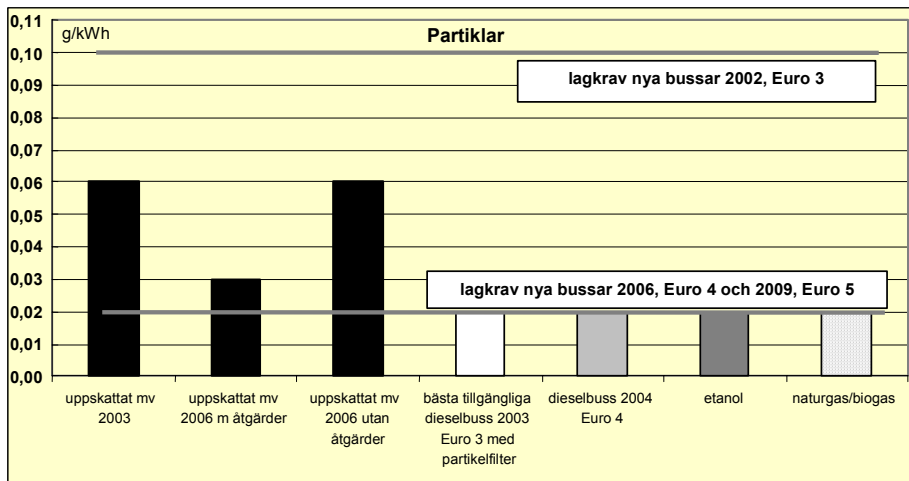
Beräkning av ungefärliga medelvärden för utsläppsnivåer i svensk kollektivtrafik har gjorts för 2003 och 2006. För 2006 redovisas två olika nivåer. I det första fallet, den nivå som kan förväntas om man utifrån dagens vagnpark förnyar bussflottan endast med dieselfordon som uppfyller gällande lagkrav. Dessutom redovisas den nivå som kan uppnås om trafikhuvudmännen ställer de krav som rekommenderas av SLTF. Detta innebär att fordonen behöver försees med motorer som i förtid uppfyller kommande lagkrav.

Utsläppsnivåerna är beräknade utifrån uppskattningar av årsmodellfördelning för den vagnpark som utför trafik för trafikhuvudmännen i Sverige, totalt ca 7 800 bussar, samt SLTF:s uppgifter om antal fordon med alternativa bränslen/teknik.

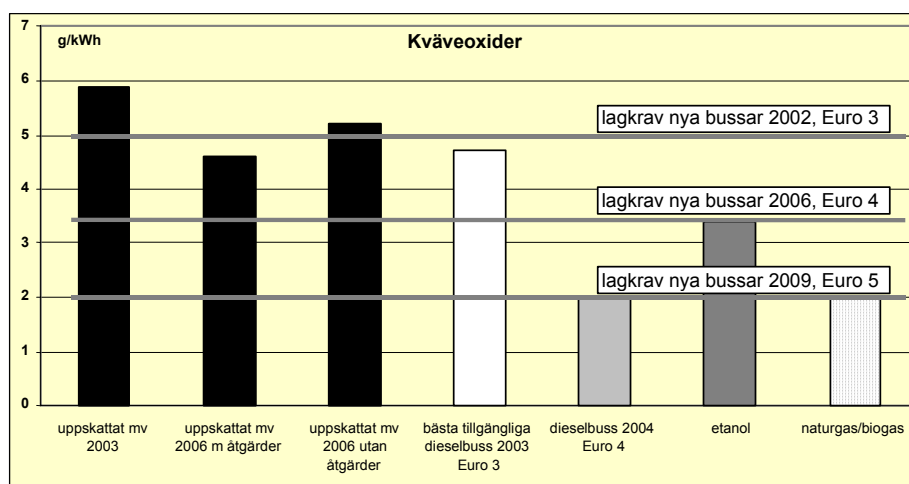
Medelnivåer innebär medelvärden för hela vagnparken med såväl gamla som nya bussar, medan linjerna för lagstiftning avser gällande lagkrav för nya bussar.

Som jämförelse redovisas även nivåer för bästa tillgängliga dieselbussar samt etanol och biogas/naturgasbussar.

Figur 9.3 Utsläpp av partiklar, nuläge och framtid samt lagkrav



Figur 9.4 Utsläpp av kväveoxider, nuläge och framtid samt lagkrav

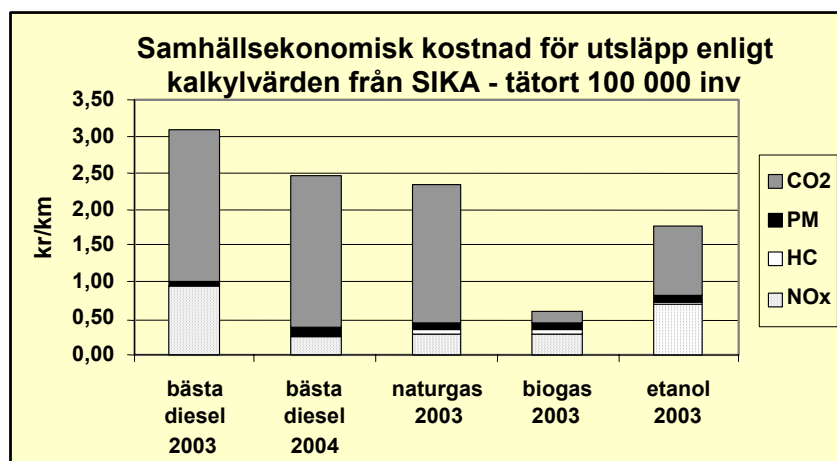


Beträffande reglerade emissioner kan dieselmotorn uppnå lika låga nivåer som gas- och etanolmotorer har idag. När förnybara bränslen började introduceras för 10–15 år sedan innebar de kraftiga minskningar av de reglerade emissionerna samtidigt som CO₂-utsläppen kunde minskas. I dag är det CO₂-utsläppen som är motivet för en övergång till förnybara bränslen eftersom dieselbränslet inte är förnybart. För att bedöma effekterna av en sådan övergång är det nödvändigt att ta hänsyn till i vilken utsträckning fossila bränslen används i produktion och distribution.

9.1.5 Samhällsekonomisk värdering av utsläpp

I nedanstående diagram visas en ungefärlig beräknad samhällsekonomisk kostnad för avgasutsläpp från ett antal nya fordon. Beräkningen avser utsläpp i en stad med 100 000 invånare och en genomsnittlig bränsleförbrukning på 0,5 liter dieselolja per km.

Figur 9.5 Samhällsekonomisk värdering av utsläpp för olika bränslen baserat på SIKAs kalkylvärden. Tätort 100 000 invånare.



Som framgår av figuren ger främst biogas lägre samhällsekonomisk kostnad på grund av lägre CO₂ utsläpp. Även etanol drift ger något lägre kostnad av samma skäl. Etanol ger dock högre kostnad för kväveoxider än övriga alternativ och än bästa diesel 2004.

Partiklarnas hälsorisker har diskuterats under senare år och här är nog inte sista ordet sagt än. Det kan påverka värderingen i framtiden.

9.1.6 Framtida utveckling

Förutom ovan angivna tekniker pågår utveckling av olika möjligheter till ersättning av fossila bränslen. Vid utveckling av nya motortekniker och bränslen måste båda processerna följas åt. Bränslet betraktas som en konstruktionskomponent och motorn måste optimeras för varje bränsle för att ge erforderliga ekonomiska och miljömässiga prestanda.

Dieselmotorn

Dieselmotorn är fortsatt konkurrenskraftig och har en potential för både lägre emissioner och för att användas med effektiva förnyelsebara bränslen. Svensk miljöklass 1 diesel är ett mycket rent

bränsle som innebär möjligheter till ytterligare förbättringar av motorprestanda. En förutsättning för detta är dock att bränslet används på en större marknad.

Skärpta avgaskrav i USA har bidragit till att omfattande utveckling nu sker av dieselmotorn och det är tekniskt möjligt att komma ner i väsentligt lägre utsläppsnivåer än det lagkrav som träder i kraft i Europa 2009.

Bränsleceller – vätgas

Bränslecelltekniken som sägs ge nollutsläpp har sannolikt många år kvar innan den utvecklats så att den ekonomiskt kan konkurrera med dieselmotorn. Bränslecelltekniken behöver inte bara utvecklas för själva fordonen utan även i energikedjan. Den totala energiinsatsen vid produktion av bränslet är fortfarande hög. Vätgasen är endast en energibärare och frågan om hur energin ska produceras har mycket gemensamt med frågan om elproduktion.

9.1.7 Kollektivtrafik jämförd med biltrafik

En jämförelse mellan buss och bil är inte trivial. Det finns en rad olika faktorer att ta hänsyn till: olika mätmetoder i lagstiftningen för bussar och bilar, olika färdvägar, olika körsätt, kallstartseffekter, etc.

I Vägverkets publikation *Emissionsjämförelse mellan buss och bil – Effekter på hälsa, miljö och energianvändning* presenteras en studie där en stor del av dessa faktorer beaktats. Studien omfattar en expressbusslinje och en stadsbusslinje i Göteborg. För personbilar har man studerat två generationer bensindrivna bilar med katalysator, 1993–94 och 2000 års modell. Utsläppen från bilar har studerats i samma reserelation som de studerade busslinjerna.

En intressant slutsats är att för arbetsresor är bussens beläggning hög vilket ger lägre utsläpp per resenär medan biltrafiken vid dessa resor har färre resenärer per fordon och därmed högre utsläpp än vid andra resor.

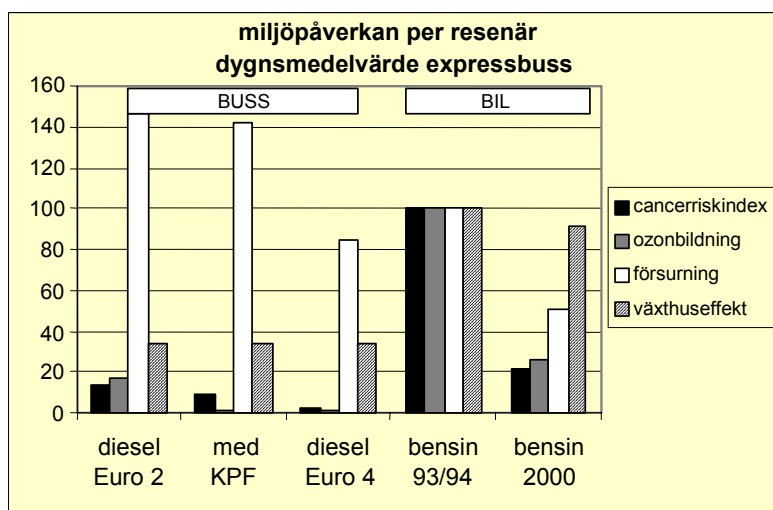
Kallstartens inverkan på bussarnas utsläpp är liten på grund av att det generellt inte är så stor skillnad mellan utsläpp från kall eller varm dieselmotor. Dessutom är dieselbussarna oftast uppvärmda

innan de startas. För katalysatorrenade personbilar står däremot kallstarten för en mycket stor del av den totala miljöpåverkan.

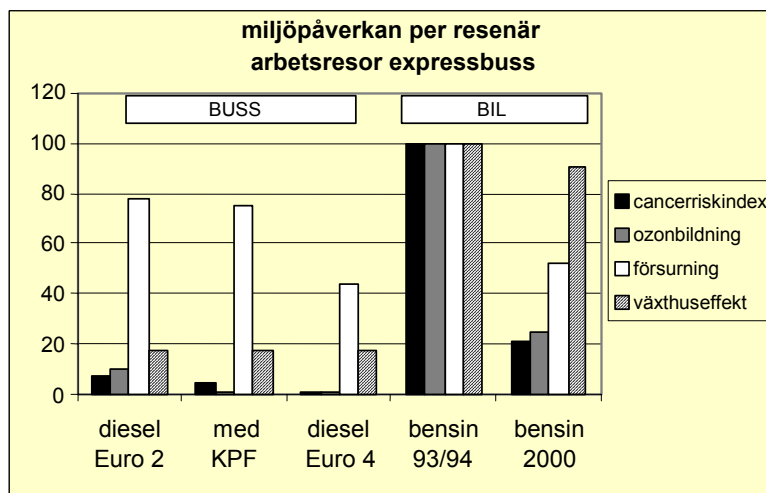
I nedanstående diagram visas några av miljöeffekterna per resenär för bussar och bilar.

- Nivån för personbilar 1993/94 utgör index 100.
- Bensin 2000 motsvarar personbilar som uppfyller de lagkrav som gäller nya bilar från år 2001.
- Euro 2: bussar som uppfyller lagkraven för nya bussar 1996 – 2003 – representerar ungefär medelvärde för de fordon som används i dagens huvudmannatrafik.
- KPF: katalytiskt partikelfilter – extra utrustning
- Euro 4: bussar som uppfyller lagkrav från 2006, representerar en uppskattad ungefärlig medelnivå för fordonen omkring 2010.

Figur 9.6 Miljöpåverkan per resenär vid resa med expressbuss jämfört med bil vid genomsnittliga beläggningar per dygn



Figur 9.7 Miljöpåverkan per resenär vid resa med expressbuss jämfört med bil vid genomsnittliga beläggning vid arbetsresa

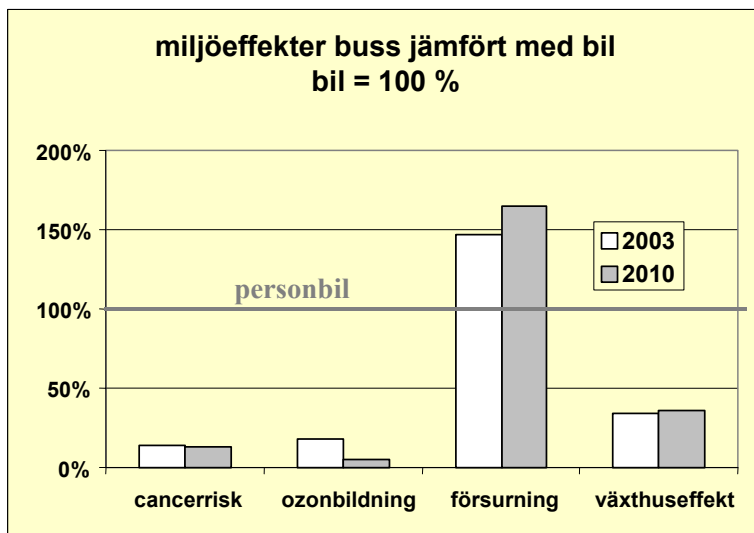


Bussen har stora fördelar vid utvärdering av cancerrisker även om underlaget i detta fall är något osäkert. Speciellt stora fördelar gentemot bilen har dieselbussar med efterbehandling av avgaserna, dvs. med partikelfilter. I Vägverkets rapport, som nämnts ovan, anges att denna skillnad i hälsoeffekt är så tydlig att inga tvivel kan finnas om vilket fordon som är bättre i detta fall och att detta sannolikt är det område där bussarna har den största fördelen gentemot personbilarna.

För att få en uppfattning om storleksordningen på skillnader mellan buss och bil i nuläget jämförs Euro2 buss med personbil 1993/94, och för en framtida situation omkring 2010 jämförs Euro 4 buss och personbil bensin 2000. Det bör dock tilläggas att de flesta bensindrivna personbilar som säljs redan idag uppfyller de ännu strängare miljökraven för år 2005. Dock saknas ännu uppgifter om dessa fordons verkliga utsläpp efter en viss tid i trafik. Av nedanstående diagram framgår att bussen har stora fördelar gentemot bilen beträffande ozonbildning och växthuseffekt, liksom tidigare nämnts cancerrisker. Däremot är försurningseffekten på grund av kväveoxidemissioner högre för busstrafiken än för personbilarna. Diagrammet avser dygnsmedelvärden för expressbuss. Den högre kväveoxidemissionen innebär också högre hälsopåverkan i tätorter.

Diagrammet läses så att ett värde över 100 % innebär att bussen är sämre än personbilen och ett lägre värde att bussen är bättre. Notera att diagrammet avser en väl utnyttjad expressbusslinje och att utfallet framför allt varierar med beläggningen i fordonen.

Figur 9.8 Miljöeffekter vid resa med buss jämfört med bil.



9.1.8 Slutsatser

Svensk kollektivtrafik har en betydande miljöpåverkan samtidigt som en överföring av resenärer från biltrafik till kollektivtrafik innebär en minskning av den totala miljöpåverkan.

Busstrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider kan och behöver minskas mer än vad lagstiftningen kräver för att kollektivtrafiken ska vara ekologiskt konkurrenskraftig.

Kollektivtrafikens främsta miljöegenskaper i förhållande till biltrafiken:

- väsentligt lägre cancerrisker
- väsentligt lägre hälsopåverkan genom lägre ozonbildningspotential
- mindre växthuseffekt per resenär, 20–50 % av biltrafikens värden
- effektivare markutnyttjande i tätort

Kollektivtrafikens sämre miljöegenskaper i förhållande till biltrafiken:

- högre hälsopåverkan och försurningspåverkan genom högre kväveoxidutsläpp från bussar
- högre utsläpp av partiklar från bussar utan partikelfilter

Den mest avgörande faktorn för kollektivtrafikens miljöpåverkan jämfört med biltrafikens är beläggningsgraden, dvs. ju fler resenärer man har i fordonen desto lägre blir miljöpåverkan per resenär.

Framför allt i större städer kan kollektivtrafiken bidra till att reducera miljöproblemen till följd av avgasutsläpp. Eldriven kollektivtrafik ger inga utsläpp alls lokalt och ger också mindre utsläpp av växthusgaser. Dieseldrivna bussar ger fördelar i många avseenden men behöver förses med bästa reningsutrustning för att minska utsläppen av kväveoxider och partiklar. Det viktigaste är dock att beläggningen i bussarna är hög. Vid hög beläggning (som i exemplet ovan med expressbussar under högtrafik) ger bussen lägre utsläpp per personkilometer för alla avgaskomponenter.

Kollektivtrafiken kommer sannolikt att få en viktig roll speciellt i storstäderna när det gäller att klara de nya miljö kvalitetsnormerna som träder i kraft 2006 (för kväveoxider).

9.1.9 Förslag

Utveckla kollektivtrafiken

Ökad beläggningsgrad i kollektivtrafikens fordon, och en överflyttning av bilresenärer innebär minskad miljöpåverkan, framför allt avseende utsläpp av växthusgaser. Ökad beläggningsgrad innebär dessutom en bättre ekonomi i trafiken.

Stimulera minskning av partiklar och kväveoxider

För att på kort tid minska utsläppen av kväveoxider och partiklar kan befintliga och nyförsålda fordon förses med extra avgasrening. Utrustning för partikelrening finns etablerad på den europeiska markanden. System för minskning av kväveoxidutsläpp är under utprovning i fältprov. En allmän introduktion av sådana system skulle innebära att kollektivtrafikens bussar får utsläppsnivåer

acceptabla i förhållande till biltrafiken och att framtida avgasnivåer uppnås ca 10 år tidigare än om endast lagstiftningen följs.

För att stimulera en sådan utveckling bör fordonsbeskattningen ses över så att fordonsskatten reduceras för fordon med låga utsläppsnivåer. Vägskatteutredningens delbetänkande 2002 föreslår åtgärder i den riktningen men de bedöms som otillräckliga.

Dessutom gäller Vägskatteutredningens förslag endast nyförsålda fordon. Det är angeläget att upprätta ett regelverk och skattesatser som möjliggör uppgradering av befintliga fordon och motorer till en högre miljöklass. Nuvarande EU-lagstiftning sägs omöjliggöra detta varför en förändring av denna lagstiftning bör eftersträvas.

I Storbritannien har man dock sedan flera år ett sådant system för tunga lastbilar. För bussar är systemet inte verkningsfullt eftersom bussar betalar mycket låga vägtrafikskatter i Storbritannien. Därför har man istället ett program, Clean up Program för finansiering av eftermontage av avgasrening på bussarna.

Bränsleförbrukning

Bränsleförbrukningen för personbilar kommer sannolikt att reduceras de närmaste 10 åren, medan en sådan utveckling inte kan förutses för tunga fordon. Ökade avgaskrav och allt fler hjälpaggregat för luftkonditionering, elförbrukare mm gör att utvecklingen snarare tenderar att bli den motsatta. En minskning av bränsleförbrukningen för dessa fordon är mycket viktig för att bibehålla kollektivtrafikens fördelar gentemot biltrafiken.

Genom förarutbildning i sparsam körning kan bränsleförbrukningen sänkas väsentligt, men uppföljningsstudier visar att den långsiktiga effekten kan vara begränsad. För att åstadkomma långsiktiga resultat måste utbildningen kompletteras med system för informationsåterföring till föraren. Omedelbar information om verklig bränsleförbrukning är ett starkare belöningssystem än ekonomiska belöningssystem.

Nationellt och internationellt bör staten verka för vidareutveckling av motorer och drivsystem för tunga fordon så att bränsleförbrukningen kan minskas.

Tydlig politik för alternativa drivmedel

Som tidigare nämnts har de senaste 10 årens motorutveckling gjort att dieselmotorn kan prestera lika låga utsläpp av reglerade emissioner som de kommersiella teknikerna för alternativa drivmedel. Nettoutsläpp av koldioxid är därför avgörande för val av motorteknik och bränsle.

En mängd program för Forskning, Utveckling och Demonstration (FUD) för alternativa drivmedel i kollektivtrafiken har genomförts den senaste 15 åren. Många trafikhuvudmän har i stor eller liten skala etablerat fordonsflottor för olika alternativa drivmedel.

Huvudmännen har i dessa projekt lagt ner betydande summor för att vara föregångare och stimulera en utveckling mot ett hållbart transportsystem. Huvudmännen har dock begränsade ekonomiska resurser varför man på senare tid tvingats ställa önskemålen om alternativa drivmedel mot en minskning av trafikutbudet.

De alternativa drivmedlen innebär i dagsläget en kostnadsökning jämfört med konventionell dieseldrift. Till detta kommer osäkerheter om framtida beskattning och prisutveckling.

9.2 Trafiksäkerhet

Detta avsnitt bygger på en underlagsrapport från Vägverket.³

9.2.1 De skilda färdätten

Den lokala och regionala kollektivtrafiken utförs med buss, pendeltåg, tunnelbana, spårvagn, båt/färja och taxi. Trafiksäkerhetsituationen är helt olika för dessa färdätt.

Resor med pendeltåg och tunnelbana är förhållandevis trafiksäkra, både för resenären och övriga trafikanter, dock kan en stor olycka få förödande konsekvenser och helt förändra statistiken. Även när det gäller spårvagnstrafik (Göteborg, Norrköping och Stockholm) är risken relativt liten att som resenär dödas eller skadas svårt i fordonet. Den komplicerade trafikmiljö som spårvagnar trafikerar innebär samtidigt en risk för oskyddade trafikanter.

³ Arvelius och Wreiber, 2003. Kollektivtrafik och trafiksäkerhet. Vägverket

Resor med kompletteringstrafiken och inom den särskilda kollektivtrafiken sker i hög utsträckning med mindre fordon. Barn och funktionshindrade som reser med skolskjuts eller färdtjänst utsätts således för andra risker när de reser med dessa transporter än de som redovisas nedan för resor med buss. Under själva resan utsätts en resenär med taxi sannolikt för samma risk som en privatbilist. I samband med väntan på hållplats respektive i samband med på- och avstigning möter de grupper som reser med den särskilda kollektivtrafiken emellertid liknande risker som de som reser med buss.

Ökade krav kommer att ställas på att framtidens kollektivtrafik ska vara trafiksäker.

9.2.2 Fokus på buss

Buss är det dominerande färd sättet i den lokala och regionala kollektivtrafiken och det är för busstrafiken som den största potentialen att öka trafiksäkerheten finns. Där finns också bäst statistik och mest kunskap om vilka åtgärder som kan leda till ökad trafiksäkerhet.

Utformning av vägar, gator, hållplatser och terminaler påverkar busstrafiken och trafiksäkerheten. Här finns mycket att göra. Hastighetssäkring i form av gupp är ett problem för busstrafiken. Barns resor till och från skolan kan utföras säkrare och regler kring bälten och stående i buss är aktuella. Bussen kan göras trafiksäkrare och stödet till bussförare kan öka. Trafikhuvudmän och bussföretag kan ta större ansvar.

9.2.3 Risker och problem (lokal-, regional-, beställnings- och långväga busstrafik)

Av de ca 550 som årligen dödas i trafiken är buss inblandad i ca 4 % av dödsfallen. Bussen står samtidigt för ca 7 % av persontransportarbetet, och detta till stor del i en trafikmiljö där många oskyddade trafikanter vistas.

I buss

Att åka buss är, i förhållande till övriga vägtransportmedel, ett säkert sätt att färdas. Bussens tyngd och storlek "skyddar" i de allra

flesta fall passagerarna vid en eventuell kollision. Av en studie utförd av Vägverket – här kallad temastudien – framgår att 11 personer omkommit i buss under perioden 1997–2001 (4 skolbarn och 1 förare i Indalsolyckan hösten 2001, 2 barn i klämlistolyckor, 1 vid brand i handikappfordon, 1 obältad i rullstol – inbromsning, 1 fallolycka – stående vid inbromsning samt 1 passagerare vid kollision med mindre lastbil).

Årligen polisrapporteras att ca 40 busspassagerare skadas svårt i buss. Alla olyckor med svårt skadade rapporteras inte varför det verkliga antalet är större. Än större är mörkertalet för lindrigt skadade i buss, ca 200 i polisrapporterade olyckor per år.

Med tanke på antalet passagerare i en buss får en enda svår olycka med många omkomna statistiken att se helt annorlunda ut. Olyckan i Indal hösten 2001 innebar i det närmaste en fördubbling av antalet omkomna i buss under den aktuella undersökningsperioden och på samma sätt skulle en ännu större olycka förvärra bilden betydligt.

Till och från buss

På väg till och från hållplats, på hållplats och vid av- och påstigning finns flera riskmoment. Av temastudien framgår att 12 personer omkommit under perioden 1997–2001 då de blivit påkörda direkt efter avstigning, antingen av bussen eller annat fordon. Mörkertalet för antalet dödade på väg till och från buss är stort. Skälet är att de flesta som förolyckas på vägen till och från buss i statistiken klassas som gående.

Trafikmiljön i närhet av hållplatser är ofta farlig och komplicerad. Här inträffar många olyckor med gående till följd av de stora flöden av fordon och människor som rör sig inom dessa områden. I en studie från Göteborg dras slutsatsen att det är en generell systembrist i utformningen av den fysiska miljön vid centralt belägna busshållplatser och områden närmast omkring dessa.

För andra trafikanter

Bussens tyngd och storlek innebär att risken för att allvarligt skada andra trafikanter är stor. Av temastudien framgår att 76 andra trafikanter omkommit i kollision med buss under perioden 1997–2001

(40 bilister, 5 motorcyklister, 2 mopedister, 10 cyklister och 19 gående). 34 av dessa har förolyckats inom tätbebyggt område. (6 bilister, 2 motorcyklister, 1 mopedist, 8 cyklister och 17 gående).

Årligen polisrapporteras att ca 110 personer skadas svårt av buss, främst i tätort. Alla olyckor med svårt skadade rapporteras inte varför det verkliga antalet är större.

Bussens största trafiksäkerhetsproblem är alltså den risk den utgör för andra trafikanter än busspassagerare.

9.2.4 Trafiksäkerhetsåtgärder, potential och konsekvenser

Ombyggnad av vägar och gator

I syfte att öka den totala trafiksäkerheten sätts mitträcken upp för att erhålla mötesfria landsvägar. Av temastudien framgår att 2–3 bilister årligen omkommer vid krock med buss på vägsträckor där mitträcken kan bli aktuella (alla vägar med hastighetsbegränsning 70 km/tim eller högre exkl. korsningar). En önskad bieffekt är att busshållplatser ibland måste dras in eller flyttas, vilket innebär sämre resmöjligheter för boende på landsbygden.

För att skapa en effektiv lokal kollektivtrafik i tätorter måste busstrafiken prioriteras och erbjudas en hög framkomlighet på centralt belägna gator. Det är dock viktigt att en hög framkomlighet för bussen inte samtidigt medför att hastigheten ökar för biltrafiken och trafiksäkerhetsproblem uppstår. Därför krävs utformning och reglering som, samtidigt som den prioriterar busstrafiken, fungerar hastighetsdämpande på all motorfordonstrafik. Hastighetsdämpning i tätort kommer att behandlas i det kommande planeringshjälpmedlet "Vägars och gators utformning" (VGU) och i handboken "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST) som Vägverket och Kommunförbundet håller på att ta fram.

Busshållplatser och terminaler

Många allvarliga olyckor inträffar på eller i närheten av hållplatser. Något behöver göras för att öka säkerheten. Ett sätt att trafiksäkra hållplatsområden i tätort är att utforma hållplatser så att trafiken bromsas upp eller stannar när risken är som störst. Klackhållplatser och timglashållplatser har, rätt utformade och i rätt trafikmiljö, den effekten samtidigt som de prioriterar busstrafiken och säkrar gång-

passager. De har även många andra fördelar såsom enkel angöring, enklare på- och avstigning, mer utrymme för P-platser samt gott om plats för väderskydd och väntande passagerare.

Ett sätt att öka trafiksäkerheten vid hållplatser på landsbygd är att linje- eller områdesvis se över trafikolycksrisker. Det kan leda fram till åtgärder så som hastighetsreglering, belysning, flytt av hållplatser, hållplatssignaler, utbyggnad av hållplatsfickor, vegetationsröjning och bättre väderskyddsutformning.

Även på terminalområden, där hastigheten är mycket låg, inträffar dödsolyckor. Bidragande faktorer är ouppmärksamhet från både bussförare och fotgängare i kombination med dålig fysisk utformning av terminalområdet. God belysning, tydliga gångstråk för fotgängare, avskiljande räcken och andra separeringsåtgärder är viktiga. Dockningsterminaler är, rätt utformade, bra exempel på hur konflikter mellan fotgängare och bussar kan undvikas.

Hastighetssäkring i tätort

Gator är till stor del utformade efter motorfordonstrafikens krav, vilket leder till trafikolyckor med svåra konsekvenser för oskyddade trafikanter. En del i arbetet mot Nollvisionen är därför hastighetssäkring på platser där oskyddade trafikanter blandas med motorfordonstrafik. Eftersom det ofta är både svårt och kostsamt att förändra trafikmiljön anläggs farthinder i form av cirkelgupp, platågupp och vägkuddar. Dessa har dokumenterad trafiksäkerhetshöjande effekt. Ett problem är att de "drabbar" busstrafiken och dess förare hårt med ineffektivitet, skador på människor och fordon samt dålig komfort som följd. Där gupp måste anläggas på "busstråk" är vägkuddar ofta det bästa alternativet. Ansatser görs för att utveckla ergonomiska gupp. Det är viktigt att gupp och andra farthinder planeras i samråd med trafikhuvudmännen och att de placeras, utformas och underhålls så att de negativa effekterna för busstrafiken begränsas. I Göteborg pågår just nu framtagande av "Handbok om farthinder där buss trafikerar". Även i Vägverkets och Kommunförbundets kommande planeringshjälpmedel "Vägars och gators utformning" (VGU) kommer olika typer av farthinder att behandlas.

Framtidens lösning på hastighetsproblemen kan vara ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) eller andra nya innovationer. Omfattande försök visar att ISA-system har positiv trafik-

säkerhetseffekt och accepteras av förare. ISA-projektet föreslår bland annat ett snabbt införande i samråd med bilindustrin och med stöd av regler och statsbidrag. För att få enbart goda effekter av ett genomförande i större skala fodras att såväl personbilar som bussar och lastbilar utrustas med ISA.

Regler kring skolskjutsar, bälten och stående i buss

Vägverket har under 2002 sett över skolskjutsförordningen och föreskrifterna. Ett förslag på ny förordning och föreskrifter kommer att gå ut på remiss under 2003 för att träda i kraft tidigast 2004-01-01. Även en tillståndsbild av skolskjutsverksamheten har tagits fram. Beskrivningen visar att de viktigaste åtgärdsområdena i närtid är bättre statistik, definition av säker skolväg, ansvarsfördelningen i hela resan, säkra hållplatser och passager över väg samt kvalitetssäkring vid upphandling.

Bälteskrav i buss kommer att införas fr.o.m. den 1 januari 2004 med undantag för buss i tätortstrafik. Enligt temastudien skulle bältesanvändning möjligen ha räddat ett liv under en femårsperiod. Vid en olycka med vältande buss kan bältesanvändning dock komma att kunna rädda många liv. När det gäller svåra och lindriga personskador är kunskapen om effekten av bältesanvändning i buss bristfällig.

Vägverket utreder för närvarande eventuella nya regler kring stående i buss. Innebörden skulle kunna bli att en buss inte skulle få ta fler passagerare än vad den är inrättad för. För närvarande gäller totalvikt som begränsning. En buss med stående passagerare skulle, enligt utredningens tankegångar, inte heller få framföras i högre hastighet än 70 km/h. Trafiksäkerheten för busspassagerare kommer då att öka, men till följd av något fler bussar och något fler omkörningar blir den totala trafiksäkerhetseffekten osäker. Positivt är ökad trygghet och komfort. Problem i sammanhanget är bland annat hanteringen av resenärer som inte får gå ombord och kostnadsökningar till följd av utökat antal bussar.

Fordon

Av temastudien framgår att bättre utformade bussar skulle kunna förebygga svåra olyckor. Dagens förarplatser är ibland så utfor-

made att föraren har svårt att se om en person befinner sig alldeles framför bussen. Bättre sikt, teknik som förhindrar passage framför bussen eller varningssystem kan vara lösningar på problemet. Viss standardisering av förarplatsmiljön, speciellt placering av viktiga reglage, skulle också öka trafiksäkerheten. En karossutformning som förhindrar att man från sidan hamnar under bussen och ett slätt underrede där en påkörd person inte kan fastna skulle årligen rädda liv. Klämlister, vars syfte är att förhindra att en person fastnar i bussdörren, fungerar inte alltid som de ska. Dödsolyckor händer trots att funktionen blivit bättre. De olika typerna av automatisk broms kopplad till dörrar och automatisk stängning/öppning av dörrar genom fotocellsteknik bör studeras vad gäller funktionalitet och säkerhet. Från temastudien finns indikationer på att bristfälliga däck och brister i bromssystemet hos bussar orsakat dödsolyckor. Krockzon på bussar skulle kunna begränsa skadeföljden av frontalkollisioner. Alla bussar, även de under 10 ton, bör på sikt utrustas med hastighetsregulator som omöjliggör stora hastighetsöverträdelser. Alkolås kan vara en annan åtgärd som tillgodoser passagerarens berättigade krav på en garanterat nykter förare (bör gälla även pendeltåg, tunnelbana, spårvagn och taxi).

Av en rapport från Statens Haverikommission framgår att det finns uppenbara risker vid körning med höga bussar i halt väglag och kraftig sidvind. Framhjulen kan förlora väggreppet om bussen är olämpligt lastad. I rapporten rekommenderas att hjälpmedel tas fram så att bussförare kan fastställa lämplig lastfördelning och hastighet med avseende på rådande väglag och vindstyrka. Ett alternativ skulle vara att verka för att höga bussar inte används eller kanske rent av förbjuds. Ett motiv för detta skulle vara att eliminera risken för en svår olycka med många döda när en tvåvåningsbuss kör in i en bro med begränsad fri höjd. Även brand i buss och nödutrymning behandlas i Haverikommissionens rapport. Rekommendationen är att motorrummet på en buss ska avskiljas från passagerarutrymmet på ett sätt som gör att brandspridning förhindras.

Förare

Med hänsyn tagen till att bussförare har sin arbetsplats i trafiken, och dessutom har passageraransvar, behövs utbildning i första hjälpen, krishantering etc. Det krävs också fortlöpande förarutbildning i syfte att förebygga olyckor. I tider med svårighet att rekrytera

förare, då kraven från arbetsgivaren kanske måste sänkas, blir den fortlöpande utbildningen extra viktig. För att klara sitt ansvarsfulla jobb att framföra bussen trafiksäkert behövs stöd från arbetsgivaren i form av bra och sammanhängande arbetstider, god arbetsmiljö, att inte pressas vid förseningar samt högre status. Med tanke på att förare ofta byter buss är ett kvalitetssystem som gör att bussföraren vet att fordonet är i ett trafiksäkert skick viktigt.

Företag

Att som idag lägga huvudansvaret för trafiksäkerheten på bussföraren är inte rimligt. I egenskap av systemutformare bör bussföretag, i betydligt större utsträckning och på många skilda sätt, ta ansvar för att bussen framförs trafiksäkert. Ett kvalitetssystem, som beaktar trafiksäkerheten för såväl förare som passagerare och andra trafikanter, bör finnas hos alla bussföretag. Ett kvalitetssystem bör även säkerställa kompetens hos arbetsgivaren, verkstadspersonal och förare samt en god kommunikation mellan arbetsledning och förare.

Enligt arbetsmiljölagstiftningen är det arbetsgivarens skyldighet att systematiskt kartlägga, bedöma och åtgärda riskerna i arbetet. Arbetsgivaren ska se till att förutsättningarna finns att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt. I det här sammanhanget innebär det att säkerhetsbestämmelser i trafiken ska respekteras med tanke på hastigheter, rätt till pauser, att fordonet är lämpligt utrustat och att alkohol- och droganvändning inte förekommer.

Allvarliga eller upprepade förseelser mot trafikreglerna bör föranleda indragning av trafiktillstånd hos företaget. Regelverken för detta finns, men för att en eller flera förseelser ska kunna vägas in i Länsstyrelsens omprövning av trafiktillstånd behöver sambanden och informationsflödet mellan olika berörda aktörer förbättras. Risk för indragning av trafiktillstånd ökar sannolikt företagets motivation att bedriva systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Trafikhuvudmän, kommuner, landsting och eventuella andra intressenter som upphandlar kollektivtrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor bör ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandling och som en naturlig del av arbetet med kvalitetssäkring även följa upp de krav som ställs i upphandlingen.

Andra trafikanter

Temastudien tyder på att i 80 % av dödsolyckorna där buss varit inblandad är misstag eller ett medvetet felaktigt beteende hos andra trafikanter (ofta den förolyckade) en starkt bidragande orsak. Alkolås och hastighetsregulatorer i bilar är effektiva åtgärder. Högre användning av bilbälte, cykelhjälm och reflex skulle också minska antalet olyckor och begränsa skadeföljden. Svårigheten att ändra människors beteende innebär att systemutformarna måste ta ett stort ansvar för att så långt det är möjligt eliminera de negativa konsekvenserna av mänskliga misstag.

9.2.5 Förslag

- Många allvarliga olyckor inträffar på eller i närheten av hållplatser. Något behöver göras för att öka säkerheten. Ett sätt att trafiksäkra hållplatsområden i tätort är att utforma hållplatser så att trafiken bromsas upp eller stannar när risken är som störst. Ett sätt att öka trafiksäkerheten vid hållplatser på landsbygd är att linje- eller områdesvis se över trafikolycksrisker.
- Vägverket har under 2002 sett över skolskjutsförordningen och föreskrifterna. Ett förslag på ny förordning och föreskrifter kommer att gå ut på remiss under 2003 för att träda i kraft tidigast 2004-01-01. Även en tillståndsbild av skolskjutsverksamheten har tagits fram. Beskrivningen visar att de viktigaste åtgärdsområdena i närtid är bättre statistik, definition av säker skolväg, ansvarsfördelningen i hela resan, säkra hållplatser och passager över väg samt kvalitetssäkring vid upphandling.
- Dagens förarplatser är ibland så utformade att föraren har svårt att se om en person befinner sig alldeles framför bussen. Bättre sikt, teknik som förhindrar passage framför bussen eller varningssystem kan vara lösningar på problemet. Viss standardisering av förarplatsmiljön, speciellt placering av viktiga reglage, skulle också öka trafiksäkerheten. En karossutformning som förhindrar att man från sidan hamnar under bussen och ett slätt underrede där en påkörd person inte kan fastna skulle årligen rädda liv. Klämlister, vars syfte är att förhindra att en person fastnar i bussdörren, fungerar inte alltid som de ska. Dödsolyckor händer trots att funktionen blivit bättre. De olika typerna av automatisk broms kopplad till dörrar och automatisk stängning/öppning av dörrar genom

fotocellsteknik bör studeras vad gäller funktionalitet och säkerhet. Krockzon på bussar skulle kunna begränsa skadeföljden av frontalkollisioner. Man bör överväga att vid upphandling ställa krav på alkolås och hastighetsregulator på bussar.

- Med hänsyn tagen till att bussförare har sin arbetsplats i trafiken, och dessutom har passageraransvar, behövs utbildning i första hjälpen, krishantering etc. Det krävs också fortlöpande förarutbildning i syfte att förebygga olyckor. Med tanke på att förare ofta byter buss är ett kvalitetssystem som gör att bussföraren vet att fordonet är i ett trafiksäkert skick viktigt.
- Enligt arbetsmiljölagstiftningen är det arbetsgivarens skyldighet att systematiskt kartlägga, bedöma och åtgärda riskerna i arbetet. Arbetsgivaren ska se till att förutsättningarna finns att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt. I det här sammanhanget innebär det att säkerhetsbestämmelser i trafiken ska respekteras med tanke på hastigheter, rätt till pauser, att fordonet är lämpligt utrustat och att alkohol- och droganvändning inte förekommer. Ett kvalitetssystem, som beaktar trafiksäkerheten för såväl förare som passagerare och andra trafikanter, bör finnas hos alla bussföretag. Ett kvalitetssystem bör även säkerställa kompetens hos arbetsgivaren, verkstadspersonal och förare samt en god kommunikation mellan arbetsledning och förare.