



Vägverket

Margareta Husfeldt  
Projektledare  
Tfn: 08-75 766 86



Banverket

Bengt Rydhed  
Projektledare  
Tfn: 031-10 32 33

Datum: 2007-12-20

Beteckning:

Vägverket: YT20A 2006:18013

Banverket: HK-06-3695/SA10

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling**

Detta handlingsprogram har tagits fram av kollektivtrafikbranschens aktörer med Vägverket och Banverket som ansvariga för processen. Handlingsprogrammet beskriver på samlad nivå de åtgärdsområden som vi bedömer är väsentliga för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och öka dess marknadsandel.

En ökad marknadsandel förutsätter en större lyhörddhet för resenärernas behov och att aktörerna genom en effektiv rollfördelning skapar en gemensam affär som driver ett ökat kollektivtrafikresande.

Ett genomförande av handlingsprogrammet kommer att kräva ett stort engagemang av branschens aktörer. Samtidigt är statens roll mycket väsentlig för att vi gemensamt ska nå målen om regional utveckling, tillväxt och ökad sysselsättning samt för att nå miljö och klimatmålen. Staten har en självklar roll som infrastrukturhållare men måste också skapa nödvändiga förutsättningar för branschens utveckling.

Berörda aktörer kommer nu att konkretisera, utveckla och genomföra de åtgärder som anges i programmet. Regeringen bör ta ställning till hur man för sin del ser på det fortsatta arbetet.

Vägverket

Ingemar Skogö

Banverket

Per-Olof Granbom

Bilaga: Huvudrapport och underlagsrapporter – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling



# KOLL framåt

*Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling*

**KOLL framåt Huvudrapport 2007-12-21**

Publikation:

## Innehåll

<b>KOLL framåt – en kraftfull ökning av andelen kollektivtrafik .....</b>	<b>2</b>
<b>Läsanvisning .....</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Inledning .....</b>	<b>8</b>
<b>Här står vi idag .....</b>	<b>9</b>
<b>Det här är vår gemensamma vision .....</b>	<b>19</b>
<b>Det här är våra gemensamma värderingar .....</b>	<b>20</b>
<b>Det här är vår gemensamma affärsidé .....</b>	<b>21</b>
<b>Det här är våra gemensamma mål .....</b>	<b>21</b>
<b>Det här gör vi för att nå målen.....</b>	<b>23</b>
<b>Goda exempel.....</b>	<b>41</b>
<b>Forskning, utveckling och demonstration .....</b>	<b>45</b>
<b>Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet.....</b>	<b>48</b>
<b>Bilagor och underlagsrapporter.....</b>	<b>49</b>

## **KOLL framåt – en kraftfull ökning av andelen kollektivtrafik**

Problemen i dagens kollektivtrafik är kända. Det behövs inte fler stora utredningar – nu är det HANDLING som krävs.

Branschen är villig att med kraft arbeta för att följande vision skall förverkligas:

*Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:*

- *underlättar det dagliga livet*
- *ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad*
- *bidrar till en bättre miljö*

När vi tillsammans arbetar för att utveckla kollektivtrafiken tar vi avstamp i vår gemensamma värdegrund:

*Vår gemensamma värdegrund bygger på att alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.*

*Det innebär att vi:*

- *är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov*
- *har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande helhetslösningar*
- *är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.*

Vi är överens om det övergripande målet:

*En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik*

**Vi är också överens om att tillsammans genomföra följande åtgärder för att målet skall uppfyllas:**

- 1. Utveckla branschen mot en servicekultur och en ökad kundorientering – från produktionstänk till servicetänk.*
- 2. Organisera vidareutbildning av branschen som stöd för utvecklingen mot en servicekultur.*
- 3. Synliggöra resenärens behov av helhetslösningar och utgå från de värden som är viktiga för resenären.*
- 4. Utveckla och tydliggöra rollfördelningen mellan aktörerna så att de vilar på en gemensam vision och värdegrund samt har gemensamma mål.*
- 5. Utveckla samarbetet genom att skapa effektiva partnerskap och allianser.*
- 6. Ta till vara gränsöverskridande effektiviseringsmöjligheter för att öka utbudet och kvaliteten.*
- 7. Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsprojekt) där en utvecklad marknadsorienterad kollektivtrafik kan visas upp.*
- 8. Utveckla samhällsplaneringen och samhällsbyggandet så att de främjar ett effektivt och hållbart resande.*

**För att vi ska lyckas måste staten skapa nödvändiga förutsättningar för branschen genom att ta sitt ansvar för:**

- att den övergripande infrastrukturen är av god kvalitet och har tillräcklig kapacitet*
- att förändra lagstiftningen för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken*
- det nationella perspektivet och ett sammanhållet system*

Sveriges Kommuner och Landsting

Resenärsforum

Svenska Taxiförbundet

Svenska Lokaltrafikföreningen

Tågoperatörerna

Samtrafiken i Sverige AB

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Jernhusen AB

Rikstrafiken

Glesbygdsverket

Boverket

Banverket

Vägverket

## Läsanvisning

Rapporteringen av regeringsuppdraget KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling består av denna huvudrapport. Som underlag för huvudrapporten har ett antal underlagsrapporter tagits fram i bred samverkan av sektorns aktörer.

Huvudrapporten är förankrad i den Vägledningsgrupp som lett arbetet med handlingsprogrammet. Gruppen syfte förklaras under avsnitt Inledning. För innehållet i underlagsrapporterna svarar respektive arbetsgrupp. Arbetsgruppernas förslag skall ses som underlag inför arbetet med att konkretisera och genomföra handlingsprogrammet som startar 2008.

Handlingsprogrammet fokuserar i första hand på insatserna på linjebunden lokal, regional och interregional kollektivtrafik på väg och järnväg. Där så är relevant behandlas även andra trafikslag.

Koppling till andra trafikslag, sjö- och luftfart, har framförallt skett inom de prioriterade områdena information/biljetter/bokning, attraktiva bytespunkter och åtgärder för funktionshindrade.

Under arbetets gång har det blivit ett större fokus på lokal/regional trafik beroende på den problembild som vuxit fram. Det har därmed också inneburit en tyngdpunkt på upphandlad kollektivtrafik. Vi bedömer också att det är där den stora potentialen finns för en ökning av marknadsandelen. Men även inom interregional trafik finns potential för ett ökat kollektivresande, inte minst beträffande fritidsresor.

## Definitioner

*Kollektivtrafik* är i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.<sup>1</sup>

I detta arbete definierar vi *kollektivtrafikbranschen* som alla aktörer som genomför eller skapar förutsättningar för kollektivtrafik t ex trafikhuvudmän, operatörer, taxi, fordonstillverkare, branschorganisationer, reseärsorganisationer, kommuner/landsting/regioner, statliga verk.

---

<sup>1</sup> Källa: SIKA

## Sammanfattning

Handlingsprogrammet innehåller utöver nuläge, problem, möjligheter, vision, gemensamma värderingar och mål, de åtgärdsområden som krävs för att nå målen och hur ett fortsatt samarbete kan säkerställas.

### Från nuläge till mål

KOLL framåt har genomfört ett omfattande arbete och en bred dialogprocess – det har tydligt framgått att kollektivtrafikens svaga och starka sidor är väl kända. Här finns en bred samsyn och en påtaglig otålighet – ”Det behövs inte fler utredningar – nu är det handling som krävs”. Därmed finns en stor potential att utveckla trafiken.

Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett långsiktigt hållbart sätt. Ur ett resenärsperspektiv är kollektivtrafiken idag inte tillräckligt attraktiv och funktionell.

Kvinnors restidsbudget som är mer begränsad än männens, inte sträcker sig. Det innebär att snabb kollektivtrafik, som kan konkurrera med privatbilen, utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden.

Utredningen pekar på två systemfel som måste åtgärdas:

- Brist på resenärsperspektiv, sektorns produktionslogik måste ändras till servicelogik
- Brist på effektivitet från ett helhetsperspektiv

Servicelogiken ser kollektivtrafiken som ett värdeskapande system som genererar såväl samhällsnytta och effektivitet som kundnytta. I produktionslogiken står dessa faktorer ofta i konflikt med varandra. Branschens möjligheter till förändring förutsätter att det sker förändringar i roller och ansvar.

Förändringsmöjligheterna sammanfattas i en vision:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- underlättar det dagliga livet
- ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
- bidrar till en bättre miljö

För att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas mot visionen ska vi tillsammans:

- utveckla kollektivtrafikens tjänster utifrån resenärernas behov, så att resenärerna blir fler och nöjdare
- samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande

Det samlande och övergripande målet för kollektivtrafiken har formulerats som ”En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik”.

### Åtgärder

Den genomförda problemanalysen har lett till följande konkreta åtgärdsförslag inom nio utpekade åtgärdsområden. Förslagen har skiftande konkretionsnivå och tidsperspektiv, och många kommer att ligga till grund för fortsatt utvecklingsarbete. De viktigaste åtgärderna är följande:

#### Roller/Ansvar/Avtal

Resenären bryr sig inte om vems fel det är när något inte fungerar – han eller hon vill bara få tjänsten utförd. Otydlig rollfördelning skapar kortslutningar, otydlig ledning och minskat engagemang.

Framgångsfaktorer inom detta område är:

- Ta tillvara varje aktörs drivkraft för att arbeta mot gemensamma mål
- Utveckla rollfördelningen mellan aktörerna
- Få till stånd en kulturförändring hos trafikhuvudmän, operatörer samt kommuner och landsting/regioner
- Utnyttja marknadsföringens potential att öka andelen kollektivtrafikresenärer
- Motverka underskottsfinansieringens negativa effekter
- Ta tillvara effektiviseringsmöjligheterna för att öka utbudet
- Utveckla kommunernas och landstingens/regionerna ägarstyrning av trafikhuvudmännen

Ett antal åtgärder föreslås med anledning av detta. Sammanfattningsvis ska de leda till att den som möter kunden/resenären också ska ha en affärsmässig anledning att möta hennes behov.

### Kulturförändring med affärsmässighet och kundfokus

Om produktionsparadigmet ska kunna ersättas med en mer affärsmässig servicekultur måste branschens kunskap om marknaden öka. Utifrån en analys av synen på kunden, värdet för kunden, hur man utvecklar ekonomin m.m. i de bägge paradigmen föreslås tre huvudåtgärder:

- Värdeskapande hållbar kollektivtrafik genom helhetslösningar och gemensamma värderingar
- Starta en läroprocess för att utveckla denna värdeskapande hållbara kollektivtrafik
- Nya nyckeltal krävs som är kund- och hållbarhetsrelaterade

### Beskattning och regelverk

Idag är bilen normen för beskattning och planering av resor och transporter. En förändring av regelverket till att bli mer färdmedelsneutralt ger bättre möjligheter för kollektivtrafiken att öka sin marknadsandel. Av åtgärdsförslagen prioriteras följande:

- Förmånsbeskattning. Gör kollektivtrafikkort till skattefria förmån.
- Reseavdrag. Ändra till ett avståndsbaserat system oberoende av det valda färdmedlet.
- Kräv tydligare resepolicy hos statliga organisationer och kommuner.

### Infrastruktur

Infrastrukturen ger i stor utsträckning de fysiska förutsättningarna för kollektivtrafiken. Men den omfattar även tjänster som ledsagning och informationssystem. KOLL framåt har gjort flera inspel till regeringen i dessa frågor. För att transportsektorns förväntade satsning på utvecklad kollektivtrafik ska kunna nå målet om ökad marknadsandel krävs insatser från staten för omfattande åtgärder inom såväl drift och underhåll, kapacitetshöjningar, samfinansiering av bytespunkter, informationssystem som åtgärder för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade. Satsningar i storstäderna är av avgörande betydelse.

### Specifik satsning i medelstora och stora städer

För att nå det övergripande målet om en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik krävs det en attitydförändring i samhället i stort till att se kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör ”grundbulten” i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där kollektivtrafik och bebyggelsestruktur samverkar. Det krävs också omfattande satsningar på de ställen man kan få störst effekt, i medelstora och stora städer eller i regionala pendlingsstråk med mycket trafik.

En omfattande satsning innebär samtidigt en risktagning. Staten bör därför avsätta medel som stöd till en sådan satsning på demonstrationsprojekt i medelstora och stora städer för de kommuner och regioner som vill uppnå målen genom att genomföra en fullskalig tillämpning av all den kunskap och erfarenhet som finns. Ansvariga för infrastruktur, kollektivtrafik och kundinriktning måste samverka och genomföra åtgärder med en gemensam målbild som grund. Samtliga inblandade parter bör ingå ett samverkansavtal. Även näringslivet bör kunna ingå som part. Med målbilden som ledstjärna ska alla parter förbinda sig att arbeta med de tre delar som vi anser är avgörande för framgång; Infrastruktur, Trafik, Kundinriktning/kommunikation.

### Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering

För att uppnå målen behöver kollektivtrafiksystemen och bebyggelsestrukturen regionalt och lokalt utvecklas i intim samverkan. Om detta inte sker kommer inte heller det hållbara transportsystemet kunna förverkligas. Åtgärder gäller såväl förstärkt regional planering, en medveten kommunal planering, skarpare allianser mellan lokala, regionala och nationella aktörer, som lösning av finansieringsfrågorna och att lagstiftning och planeringspraxis förändras. Statens medverkan måste vara långsiktig, pålitlig och förutsägbar. Kollektivtrafikförsörjning bör vara norm för tillkommande bebyggelse. Förenkla lagstiftningen så att parallella processer inte behövs för att fatta beslut.

### Pendling över länsgränserna

Arbetsmarknaderna växer och följer inte de administrativa gränserna. Detta får inte hindra eller komplicera en hållbar pendling. En kartläggning och analys av pendlingsströmmarna bör genomföras. Allianser bör bildas för att planera inom de naturliga pendlingsregionerna. Prissättningsfrågor måste lösas och gemensamma begrepp utvecklas.

### Kollektivtrafik på landsbygd

Samhällets resurser för kollektivtrafik är splittrade – detta är tydligast i landsbygdstrafik. Med samordnade lösningar skulle dagens resurser räcka till betydligt mer. Ansvaret är dock reglerat i flera olika lagar och regler som begränsar handlingsutrymmet. Bland åtgärderna föreslås en huvudstrategi med effektiva stomlinjer och yttäckande anslutningstrafik. Den nuvarande lagen om kollektivtrafik bör ändras så den omfattar alla samhällsfinansierade resor.

### Funktionell kvalitet och störningshantering

Trots omfattande möjligheter till information och störningsinformation uppfattar resenärerna att planering, bokning och information är svår att finna och ojämn (låg) i kvaliteten. Genom förbättrad samverkan mellan alla berörda kan kvaliteten säkerställas. Bland åtgärderna föreslås:

- Förståelse för kundernas situation och behov ska vara styrande för arbetssättet
- Förbättrad samverkan för att säkerställa kvalitet och störningshantering
- Insatser för att komma till rätta med kapacitetsbrister, inklusive information och fordon

### Fordon

Önskemålet om billigare och effektivare fordon och upphandlingar kan uppnås med ökad standardisering och samordning.

- För spårfordon måste godkännande för trafik kunna gälla oberoende av operatör.
- Befintliga verkstäder måste göras tillgängliga för alla
- Långsiktigare planering av upphandling möjliggör längre tid för beställningar
- Sprid ut avtalsstarter och förläng tiden mellan avtal och trafikstart
- Eftersträva långtgående gemensam standard för fordon

### Fortsatt arbete

Kollektivtrafiksektorn går nu vidare med åtgärder som krävs för att nå målen i denna plan. Till detta krävs en tydlig rollfördelning, där regering och riksdag har ansvar för att skapa förutsättningar genom lagstiftning och tillräckliga anslag.

Det finns många goda exempel på såväl kundtänkande (ex Luleå) som regional utveckling (ex Skåne) inom kollektivtrafiken. Helhetsgrepp på regional samverkan för att lyfta kollektivtrafiken till helt nya höjder finns i K2020-projektet i Göteborgsområdet. Ett annat exempel är SJ's differentierade system som lett till kraftiga resandeökningar. Goda exempel bör i större utsträckning kunna spridas till andra delar av landet.

Alla parter har visat vilja till fortsatt samverkan. En sammanhållande part bör utses för det fortsatta arbetet. Regeringen bör ta ställning till hur man för sin del ser på det fortsatta arbetet.

## Inledning

### Uppdraget

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det ska ske i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Programmet ska föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporterna ska öka. Utformningen ska utgå från två perspektiv, dels resenärsperspektivet, dels perspektivet regional utveckling med inriktning på tillväxt.

### Arbetsätt

Arbetet har präglats av en öppen dialog med branschens aktörer. Till projektet har knutits en Vägledningsgrupp med representanter från branschorganisationer, Resenärforum, regioner, Kommunikationsexperternas förening och statliga verk. Gruppen har haft som syfte att ha inflytande och skapa delaktighet i arbetet samt skapa förutsättningar för ett starkt och väl förankrat handlingsprogram. Arbetet med att identifiera de viktigaste åtgärdsområdena och föreslå konkreta åtgärder har huvudsakligen genomförts i olika arbetsgrupper med representanter från både forskarvärlden, trafikhuvudmän, trafikoperatörer, fordonstillverkare, branschorganisationer, Sveriges kommuner och landsting, kommuner, statliga verk mfl.

Ett tidigt sätt att skapa dialog var den seminarieserie som genomfördes under våren på sex orter runt om i landet. Syftet var att samla aktörerna kring en gemensam plattform för utveckling av kollektivtrafiken men också att skapa ett lokalt och regionalt engagemang för uppdraget. Över 800 personer deltog i seminarieserien.

### Programmets struktur

Detta handlingsprogram innehåller en nulägesbeskrivning, förslag till en gemensam vision, gemensamma värderingar, gemensam affärsidé samt övergripande mål när det gäller kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Därefter beskrivs de åtgärder som behöver göras för att uppnå målen samt hur vi ska fördela ansvar och säkerställa ett konstruktivt samarbete.

Visionen, värdegrunden och de föreslagna målområdena är formulerade på en övergripande nivå. I det fortsatta arbetet ska målområdena ges definierade mått och angivna målnivåer. De ska ange en tydlig inriktning om vad vi vill uppnå samtidigt som de inte ska vara allt för detaljerade och därmed hämma utvecklingskraften och kreativiteten på nästa nivå. Målen är tänkta att **inspirera och vara vägledande för samtliga aktörer inom kollektivtrafiken**. I nästa steg gäller det alltså för varje aktör att ta bryta ned de övergripande målen så att de blir relevanta för respektive aktör. Kollektivtrafiken som helhet kan då utvecklas i riktning mot de övergripande målen och den gemensamma visionen.

Handlingsprogrammet följer nedanstående strukturerade modell:

- Här står vi idag
- Det här är vår gemensamma vision
- Det här är våra gemensamma värderingar

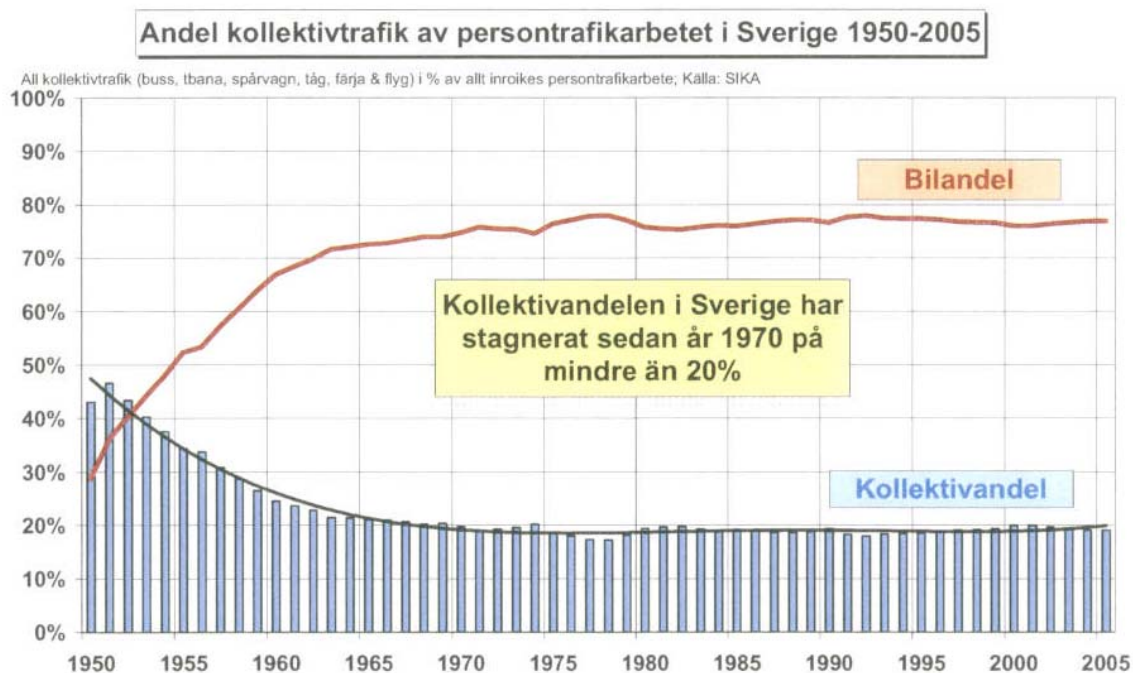
- Det här är vår gemensamma affärsidé
- Det här är våra gemensamma mål
- Det här gör vi för att nå målen
- Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet

## Här står vi idag

För att ta fram ett nationellt handlingsprogram för framtidens kollektivtrafik är det viktigt att ha en gemensam syn på nuläget. Var står vi idag? Vilka är kollektivtrafikens svaga och starka sidor? Vilka hot och möjligheter i vår omvärld är viktiga att ta hänsyn till när det gäller kollektivtrafikens utveckling framåt? Ett omfattande arbete och dialogprocess har genomförts inom KOLL framåt för att kartlägga nuläget. Genom arbetet har det tydligt framgått att kollektivtrafikens svaga och starka sidor är väl kända och att det finns en bred samsyn kring dessa i hela branschen.

### Kollektivtrafikens marknadsutveckling

Från att kollektivtrafiken under 1950-talet ha stått för ca hälften av alla resor har marknadsandelen sedan början av 1970-talet legat kring 20 % med smärre variationer.<sup>2</sup> De större städerna har marknadsandelar på upp till 50 % medan landsbygd och mindre tätorter har mindre än 10 %.



Källa: Kollektivtrafikens marknadsutveckling –tendenser och samband. Bearbetning av SLTF-statistiken Rapport 2006-09-27

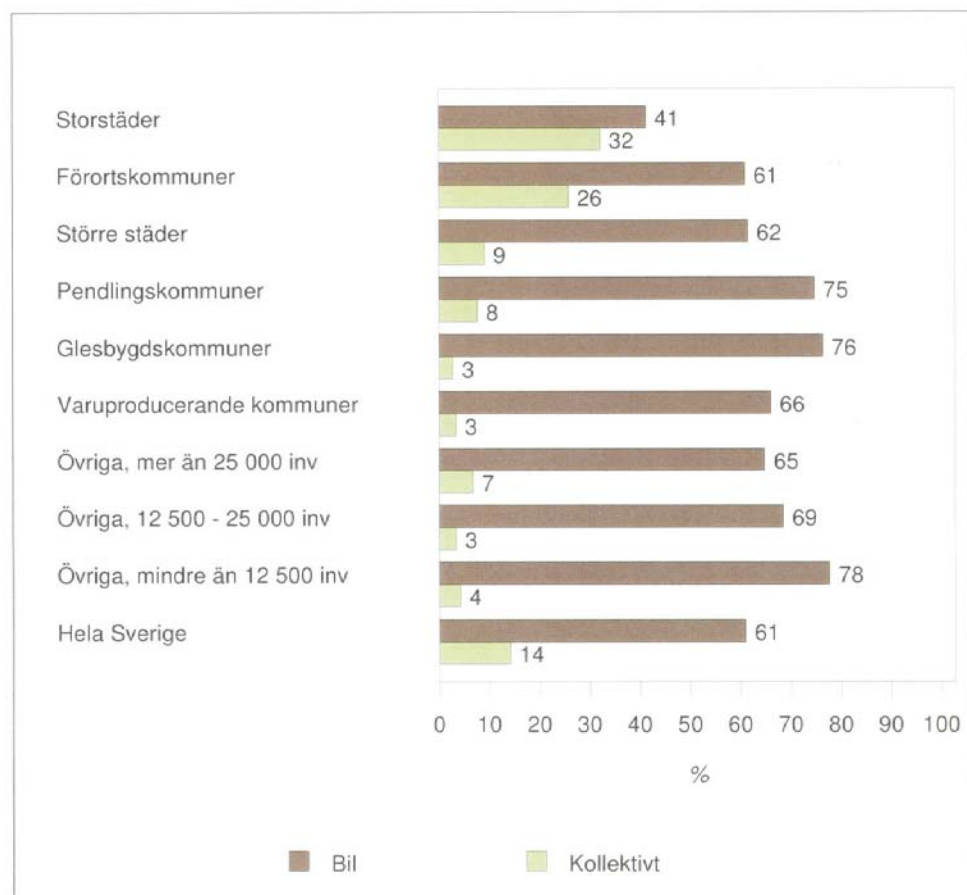
### RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen

Följande avsnitt är hämtade direkt från ”RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen”.

<sup>2</sup> Kollektivtrafikens marknadsutveckling –tendenser och samband. Bearbetning av SLTF-statistiken Rapport 2006-09-27

”Användning av bil respektive kollektiva färdmedel vid arbetsresor skilde sig kraftigt åt mellan olika regioner. Att åka kollektivt till arbetet var ungefär tio gånger så vanligt i storstäder som i glesbygden. I glesbygden är man i hög grad hänvisad till att ta sig till arbetet med bil och bilanvändning vid arbetsresor var nästan dubbelt så vanlig i glesbygden jämfört med i storstäder.”

Figur 6.5: Andel (%) av arbetsresorna som sker med bil respektive kollektiva färdmedel efter boenderegion (SKL-indelning).



Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen

”Bilresandets förhållande till kollektivresandet varierade kraftigt mellan länen. I Värmland reste man i genomsnitt ungefär 13 gånger längre med bil än med kollektiva färdmedel. I Stockholms län var bilresandet endast 2,4 gånger längre än kollektivresandet. Befolkningen totalt reste 4 gånger så långt med bil som med kollektiva färdmedel.”

### Genusperspektiv på kollektivtrafiken

Det finns idag en viss uppdelning mellan mäns och kvinnors resande, där kvinnor i större utsträckning nyttjar kollektiva transportmedel. En grundpelare för stärkt regional utveckling och ett mer jämställt samt klimatsmart transportsystem är därför ett effektivt kollektivtrafiksystem

Männen gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är större mätt i reslängd än i restid. Männerna reser i snitt 66 minuter per dag och tillryggslägger en sträcka på 50 kilometer medan kvinnor reser 58 minuter och 36 kilometer per dag. Männens längre sträcka är möjligt genom valet av färdmedel. Männerna använder sig mer av privatbil medan kvinnorna nyttjar kollektivtrafik och förflyttar sig mer till fots i större omfattning. Kvinnor reser också mer oregelbundet och gör fler uppehåll på resorna för att uträtta ärenden. Det beror på att kvinnor arbetar deltid i större omfattning och att de tar större ansvar för hem och familj och gör fler service- samt inköpsresor än männen<sup>3</sup>.

Det är således kvinnors restidsbudget som är mer begränsad än männens, inte sträckan i sig. Det innebär att snabb kollektivtrafik, som kan konkurrera med privatbilen, utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden. Det handlar därför om att satsa på snabba regionala tågförbindelser, satsa på separata kollektivtrafikfält samt motorvägshållplatser. Uppsnabbning av kollektivtrafiken bör i första hand ske inom den restidströskel som kvinnor har. Denna är föränderlig över tiden och beroende av arbetsmarknadens utbud/attraktivitet.

Det finns också en risk för att utvecklingen av större regioner kan leda till en ökad segregation på arbetsmarknaden mellan kvinnor och män. Kvinnorna arbetar mestadels deltid och tar ett större ansvar för barnen vilket gör att de vill bo rimligt nära arbetsplatsen. De har också större krav på flexibilitet i sitt resande som gör att kvinnor upplever långa pendlingsavstånd i stora arbetsmarknadsregioner som stressiga.<sup>4</sup>

Trygghet i resor blev synligt och tydligt i slutet av 1990-talet. Flera projekt, utredningar och politiska nationella beslut fastslog att trygghet är viktigt fråga för att människor skall resa kollektivt. Kvinnor talade oftare om trygghet, den psykiska upplevelsen och att inte ha kontroll. Säkerhet är därmed den mer tekniska och fysiska effekten. Resultaten visade att kvinnor valde bort kollektivtrafik, önskade sig privatbil eller valde att gå på trafikerade leder hellre än att använda trafiksäkra undergångar och cykelvägar. Trygghet handlar också om tillgänglighet för flera grupper. Att inte våga resa minskar möjligheterna att förflytta sig. Trygghet blev ett etappmål som skulle uppfyllas i nationella planer samtidigt som det sjätte delmålet – ett jämställt transportsystem – beslutades. Trygghet handlar om hela resan - på fordon, bytespunkter och till och från fordon. Parkering är därför viktigt och handlar om både privatbil, cyklar och moped/MC.<sup>5</sup>

Den kollektivtrafik som underlättar oregelbundna arbetstider och uppehåll på resan har hög turtäthet stor del av dygnet och bra information. Stomlinjer är exempel på en sådan typ av trafik. När trafiken är gles och oregelbunden eller har tillförlitlighetsproblem ger det extra stora svårigheter för kvinnor som grupp.

---

<sup>3</sup> Män och kvinnor i trafiken. En litteraturstudie. VTI rapport 522: 2005

<sup>4</sup> Friberg, Tora. Persontrafikens ”vita fläckar”. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier. 2004

<sup>5</sup> Lisa Warsén, MINSANN AB

Prissystemen som finns gynnar mest de som reser många resor under en viss period. Om man arbetar oregelbundet är ofta någon variant av biljett med rabatt på ett visst antal resor fördelaktigt. Dessa biljetter ger emellertid inte samma möjligheter till uppehåll utan begränsas av bytesregler. De vanligaste biljettsystemen som finns kan därför sägas missgynna resemonstret för kvinnor som grupp.

Trafikhuvudmän och entreprenörer i kollektivtrafikbranschen domineras av män och styrs av män i vilka maktstrukturen försvårar kvinnors karriärmöjligheter. Eftersom kvinnor är mindre representerade i ledning för kollektivtrafikföretag minskar även möjligheterna att påverka trafikutbudet.

## **Aktörer i kollektivtrafiken**

Det finns många aktörer som på ett eller annat sätt påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken och kvaliteten i de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. Här finns både organisationer och individer. Alla är viktiga för att det i slutändan ska bli en kollektivtrafik som skapar värde för samhället och individen. Det är också viktigt att samspelet mellan aktörerna fungerar på ett sådant sätt att det bidrar till att skapa dessa värden. Det kan räcka med att någon av dessa aktörer inte är införstådd med sin roll och inte arbetar i riktning det gemensamma målet för att kollektivtrafikens kvaliteter ska tappa väsentligt i värde.

Riksdag och regering skapar genom lagar och regler de grundläggande förutsättningarna för kollektivtrafikens villkor. Hit hör inte bara den lagstiftning som riktar sig direkt mot kollektivtrafiken. Många skatte- och finanspolitiska beslut med andra syften påverkar också kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra färdmedel. Staten har även ett ansvar för att det finns ett nationellt perspektiv i trafikpolitiken så att transportsystemet hålls ihop och blir till en helhet. Det är också viktigt att staten tar ansvar för sådana frågor som är av väsentlig betydelse för landets utveckling och trafikförsörjning. Det kan vara att säkerställa att det finns en infrastruktur av god kvalitet och med tillräcklig kapacitet eller genom kvalificerad yrkesutbildning säkerställa att det finns tillgång till kunnig och serviceinriktad personal i tillräcklig omfattning. Som väg- och banhållare har staten också ansvar för att kollektivtrafikens behov tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Staten avgör också i hög grad förutsättningarna för den kommersiellt bedrivna kollektivtrafiken.

Kommunernas och landstingens ansvar för kollektivtrafiken anges i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Dessa uppgifter ska enligt lagen handhas av en särskild trafikhuvudman. Vad kommunernas och landstingets ansvar innebär framgår inte av lagen annat än att de gemensamt är ansvariga. Det är därför viktigt att kommunerna och landstingen själva lägger fast målen för kollektivtrafiken och avsätter de resurser som krävs för att nå målen. Här kan det naturligtvis se olika ut i olika delar av landet. Det är också viktigt att kommunerna och landstingen skapar så bra förutsättningar som möjligt för kollektivtrafiken genom sina olika roller. Det är i de olika delarna av planprocessen, alltifrån den översiktliga planeringen till detaljplaneringen, som de grundläggande förutsättningarna för kollektivtrafiken ges. Kollektivtrafiken måste därför komma in tidigt i planeringsprocessen. Alla de verksamheter som kommuner och landsting bedriver genererar också mycket trafik för anställda och besökare.

Trafikhuvudmannens ansvar och uppgifter bestäms av de länstrafikansvariga. För att trafikhuvudmannen ska kunna fullgöra sitt uppdrag och nå de mål som har satts upp för kollektivtrafiken krävs att de har ett tydligt uppdrag och att de ges rätt förutsättningar att fullgöra uppdraget. Det är också viktigt att de länstrafikansvariga följer upp trafikhuvudmannens verksamhet med avseende på de mål som har satts upp och det uppdrag de har fått. I de flesta län har man valt att driva trafikhuvudmannens verksamhet i aktiebolagsform. Ägarstyrningen och styrelsens roll är då av central betydelse för hur uppdraget ska genomföras

Eftersom merparten av transporter utförs av entreprenörer ligger det på deras ansvar att utföra transporter på det sätt som har lagts fast i avtalen mellan trafikhuvudmännen och entreprenörerna. Avtalens utformning är av stor betydelse för hur transporter kommer att utföras och vilket ansvar transportörerna ges. Förutom den upphandlade trafiken bedrivs även en omfattande kommersiell busstrafik och tåg i form av expressbusstrafik och SJ:s tågtrafik.

Taxi är en viktig del av den kollektiva trafiken. Taxiföretagens roll inom kollektivtrafikområdet är att bedriva trafik som en komplettering till eller som en del i den ordinarie kollektivtrafiken.

### **Internationell utblick**

Under de senaste 10 – 15 åren har Europeiska Unionen, EU arbetat med lagstiftningsåtgärder inom både järnvägssektorn och övriga trafikslag. Inom järnvägssektorn har syftet dels varit att undanröja den egenreglering (företagsintern och nationell) som tidigare dominerat järnvägssektorn, dels att skapa en öppen marknad inom järnvägstransporter. Lagstiftningsarbetet har hitintills skett i de s.k. tre järnvägspaketerna. Bl.a. är sedan 2007 godstrafiken avreglerad. Nyligen har EU beslutat att internationell persontrafik på järnväg inklusive cabotage (det vill säga att utföra persontransporter inom annat land) ska vara avreglerad år 2010. Vår bedömning är att det framförallt är relationen Danmark-Sverige som kan komma att beröras, när det gäller avreglering av internationell passagerartrafik.

EU har också beslutat om regler för passagerarrättigheter. Dessa införs stegvis, tills vidare med undantag för regional trafik och lokal-/pendlartrafik. Dessa regler har inom KOLL framåts arbete framförallt påverkat områdena åtgärder för funktionshindrade samt attraktiva stationer (kapitlet Infrastruktur).

EU har nyligen intresserat sig för stadstrafik trots att den till skillnad mot övrig trafik inte är gränsöverskridande. Inom detta område finns det begränsade möjligheter att införa gemensam lagstiftning. Därför är Kommissionens arbete här inriktat på kunskaps- och erfarenhetsutbyte. En ny s.k. grönbok om stadstransporter har arbetats fram inom EU och är på samråd fram till mars 2008. Grönboken kommer att utgöra grunden för en policy om stadstransporter och det fortsatta arbetet bör därför följas av berörda svenska intressenter.

### **Kollektivtrafikens problembild**

Kollektivtrafikens problembild innehåller många olika delar. Vi kan konstatera att ett flertal utredningar m.m. har föreslagit åtgärder för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken, senast Kollektivtrafikkommittén 2003. Många angelägna åtgärder är

kända sedan tidigare. Trots detta har förhållandevis lite hänt. Goda exempel finns dock, men de sprids inte till hela branschen. Problemen skiljer sig också mellan kommersiell och upphandlad trafik.

Storstadsregionerna brottas med stora problem vad gäller tillförlitligheten. Andra problem som lyfts fram är föraryrkets bristande status, svag lönsamhet hos trafikoperatörerna, bristande framkomlighet, dålig samordning av resevillkor, pris- och biljettsystem, information, brister i resenärsinflytande etc. Bristande samordning mellan markanvändnings-, trafik- och kollektivtrafikplanering har i många fall inneburit att möjligheter till effektiv kollektivtrafikförsörjning försvårats.

Dagens kollektivtrafik sett ur perspektivet "en värdekedja som bygger på resenären i fokus" är ofullständig och alltför produktions- och kostnadsorienterad. Här behövs en förskjutning mot service- och intäktorientering. Kundens behov måste synliggöras och arbetet måste utgå från de värden som är viktiga för kunden. De viktigaste aspekterna är restid, turtäthet, pålitlighet, enkelhet, lyhördhet, information, perspektivet "hela resan" och trygghet.

Till exempel så leder otydliga roller och ansvar både till brister ur ett resenärsperspektiv och till brister i effektivitet när det gäller hela resan. Det finns uppenbara brister när det gäller affärsmässighet och incitament med fokus på resenären. Brist på fokusering (för att passa alla) gör att man tappar kundperspektivet när det gäller hela resan samtidigt som den ekonomiska effektiviteten hämmas. Resenärernas behov av helhetslösningar brister när det gäller infrastruktur, fordon och prissystem, information, knutpunkter. Effektiviteten brister på grund av att den övriga samhälls- och bebyggelseplaneringen inte är tillräckligt samordnad med trafikplaneringen.

Den större delen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige utgörs av upphandlad trafik. Detta förhållande ger en komplicerad kedja från länstrafikansvarig till kollektivtrafikresenär. Den gemensamma affären förutsätter ett väl fungerande samspel från ägaren via upphandlande trafikhuvudman och operatör till resenär. Två styrningsformer förekommer i kedjan: trafikhuvudmannen styrs genom direktiv av ägaren och operatören styrs genom kontrakt som tecknas med trafikhuvudmannen. Utmaningen inom kollektivtrafiken är att samordna och tydliggöra dessa så att de vilar på gemensamma värderingar och har gemensamma mål.

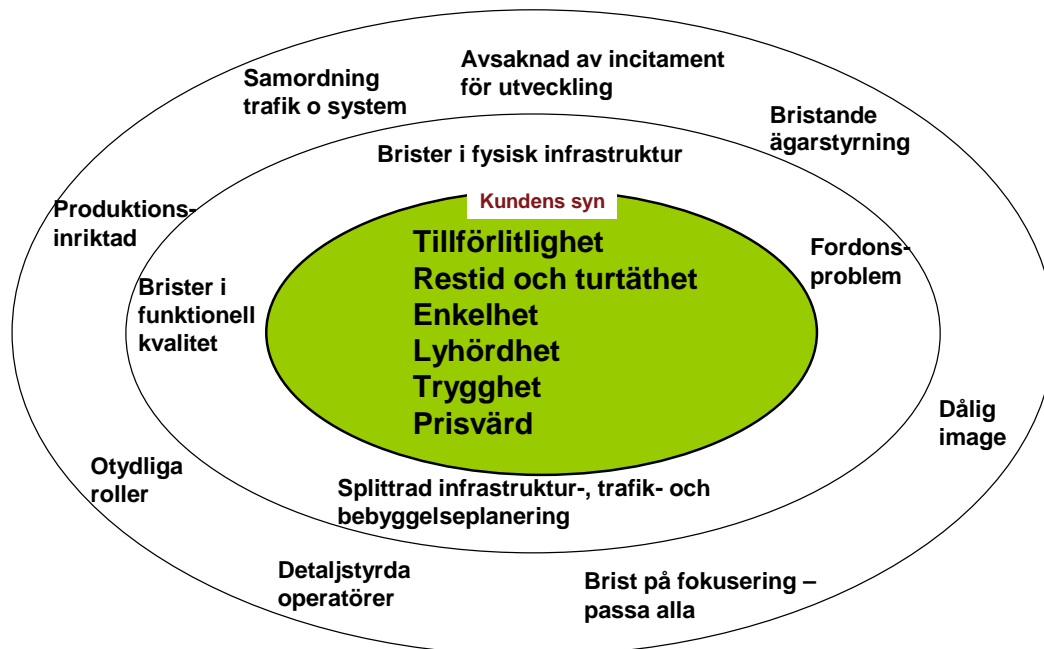
Resenärsforum ser en stor brist i att utbudet av kollektivtrafik är så enhetligt, att möjligheterna att göra individuella val utifrån individens behov och önskemål är i stort sett obefintligt. Som en förklaring till detta anges den låsning som ligger i att de priser som används är desamma för alla resenärer.

En av de främsta orsakerna till att resenärerna långtifrån alltid sätts i centrum är att operatörerna på grund av sina avtal med trafikhuvudmännen främst tvingas inrikta sig på att producera trafik till lägsta möjliga kostnad. Detta beror på att det i den vanligaste formen av avtal i dag, varianter av bruttoavtal, finns för svag eller ingen koppling alls mellan framgång i att locka till sig resenärer och ersättningen till företagen. En annan möjlig förklaring är att kundbegreppet inom kollektivtrafiken är något motstridigt och rörigt, och en tredje att den som möter kunden/resenären vanligen inte har ansvar för kundrelationen.

Resenärerna betraktar sig själva helt naturligt som kunder till man möter i kollektivtrafiken, men skiljer inte på att personalen är anställd av operatören, buss-, taxi- och tåg företagen. Dessa agerar dock inte sällan som om deras kunder snarare är trafikhuvudmännen än resenärerna. Detta är dock utifrån ett affärsmässigt perspektiv helt naturligt eftersom trafikutövarna i de flesta fall som sagt inte tjänar på att få fler resenärer, men är beroende av ersättningen från trafikhuvudmännen. Trafikhuvudmännen betraktar för sin del resenärerna som sina kunder och bussföretagen som säljare och utförare. Bilden kompliceras ytterligare något av att trafikhuvudmännens ägare i vissa sammanhang betraktar sig som kunder, och i någon mening också är det, eftersom de beställer trafik av trafikhuvudmännen. Konsekvensen av detta är att resenärens synpunkter inte alltid når den som planerar trafiken.

Förhållandet mellan kommersiell och upphandlad trafik är inte heller oproblematiskt. Olika former av reglering finns för kollektivtrafik på väg och järnväg. Dagens förhållanden ger inte en väl avvägd konkurrens och samverkan mellan kommersiell och upphandlad kollektivtrafik.

Vi har valt att åskådliggöra kollektivtrafikens problembild med nedanstående figur. I centrum finns resenärernas viktigaste behov. I ovalen närmast resenären finns brister i förutsättningarna för trafiken både vad gäller infrastruktur, fordon samt planeringsprocessen. I den yttersta ovalen beskrivs brister i strukturen och den ”den gemensamma affären”.



Utifrån denna beskrivning kan vi konstatera att kollektivtrafikens huvudproblem är att:

**Kollektivtrafiken är inte tillräckligt attraktiv och funktionell**

*Det finns brister i: tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet*

och att det i grunden finns två systemfel som kan sammanfattas i följande brister:

**1) Brist på resenärsperspektiv hela resan**

Dagens kollektivtrafik sett ur perspektivet "en värdekedja som bygger på resenären i fokus" är ofullständig och allt för produktionsinriktad. Här behövs en förskjutning mot serviceorientering.

**2) Brist på effektivitet utifrån ett helhetsperspektiv**

Varje aktör effektiviserar utifrån den egna verksamheten och dess förutsättningar – det leder i flera avseenden till en suboptimering. Förhållandena i värdekedjan behöver utvecklas till en "gemensam affär", från det politiska systemet via trafik huvudman och trafikoperatören till resenären.

Kollektivtrafikens utveckling förutsätter en helhetssyn med resenären i fokus. Genom en helhetssyn kan vi också öka den ekonomiska effektiviteten i branschen och därmed frigöra resurser som kan användas till att höja kvaliteten, öka lönsamheten eller öka volymen. Det blir också tydligt hur viktig en gemensam vision och gemensamma mål för kollektivtrafiken är för att omsätta problem till möjligheter.

**Möjligheter**

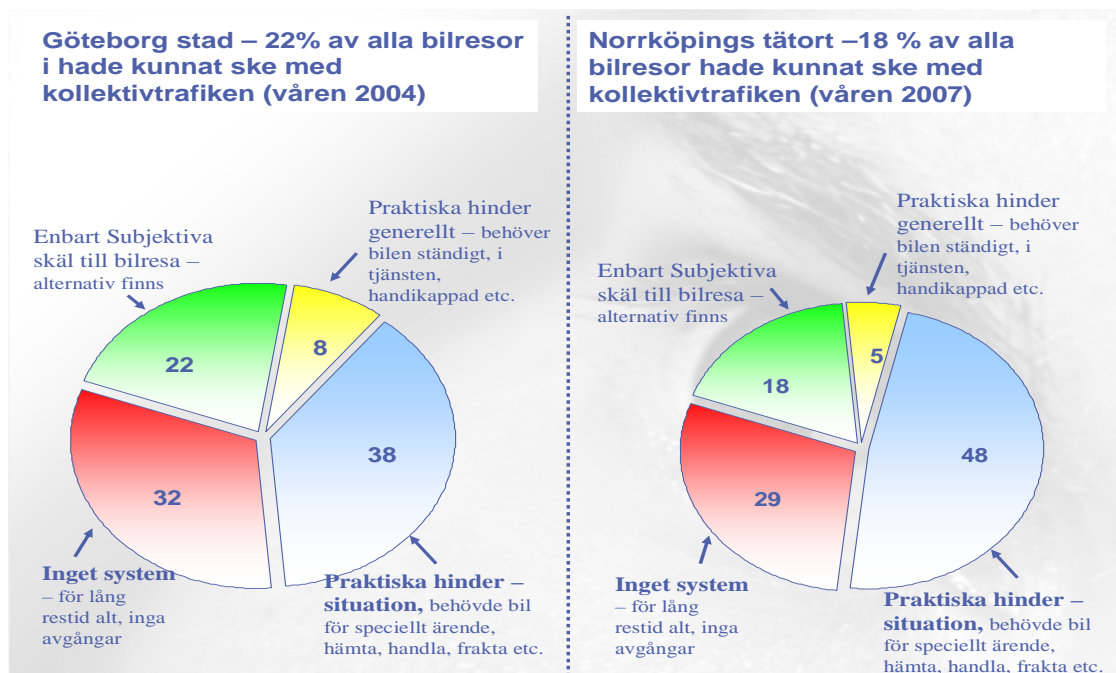
Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken som ett viktigt medel för att skapa hållbar tillväxt; genom att gemensamt se, förmedla och förstärka kollektivtrafikens styrkor. Följande möjligheter har identifierats:

Kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ för många privatbilister

Kollektivtrafiken har goda förutsättningar att utvecklas både i större städer (framförallt i städer med fler än 50 000 invånare) och i stråk mellan städer och för pendling till och från regioncentra. Genom att integrera cykeln och privatbilen som en del i den kollektiva resan ökar möjligheterna att få snabba, gena och effektiva resor i starka stråk. Detta gynnar både resenären och den som utför och beställer trafiken.

Många undersökningar visar att potentialen är stor för att få en hel del privatbilister att helt eller delvis flytta över sitt resande till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet, framförallt i städerna och längs större stråk.

Figur Marknadspotential , studier i Göteborg och Norrköping  
(källa Ipsos/ TEM AB juni 2007)



Figuren ovan visar potentialen som framkommit i undersökningar som genomförts i Göteborg och Norrköping. Av dessa framgår att ca 20 procent av privatbilisterna har ett konkurrenskraftigt alternativ i form av kollektivtrafik (grön tårtbit).

Utrymmet för att öka resandet under lågtrafiktid under dagen och under helger är stort och kräver inga eller marginella kapacitetsökningar.

Det finns betydande potential i att kunna behålla ungdomarna i kollektivtrafiken efter gymnasie- eller högskoletiden genom ett mer anpassat utbud.

Också inom interregional trafik finns potential för ett ökat kollektivresande, inte minst beträffande fritidsresor. SJ's kraftiga resandeökning sammanhänger i hög grad med att man lämnade sitt tidigare taxsystem till förmån för ett mer differentierat system liknande flygets. Här finns behov av ett bättre utbud, men främst finns det behov av åtgärder som minskar störningskänsligheten på enkelspårsbanor.

På landsbygden är marknadspotentialen inte så stor och arbetet bör fokusera på ökad effektivitet och utbud genom samverkan mellan aktörer och trafikslag till exempel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik inkl skolskjuts.

#### Positiva effekter för hållbar regional tillväxt

I Sverige kommer ca en tredjedel av koldioxidutsläppen från transporter. Medan andra sektorer successivt minskar sina klimatpåverkande utsläpp så fortsätter dessa att öka från persontransporterna. Det innebär samtidigt att här finns en stor potential att åstadkomma en förändring som ger effekter på landets totala utsläppsnivåer.

Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för en fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett sätt som är förenligt med långsiktig hållbarhet.

Det finns ett starkt samband mellan regionförstoring och möjligheterna att pendla på allt större avstånd inom stora arbetsmarknader. Väl fungerande kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken, särskilt då regionaltågstrafiken, som ökar. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15–20 procent. Framförallt uppmärksammas behovet av regional tågtrafik i storstadsregionerna. Men kollektivtrafiken har också stor potential att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt kan de i nätverk fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring som leder till större arbetsmarknader anses av många vara en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.

Det finns många goda exempel på såväl kundtänkande (ex Luleå) som regional utveckling (ex Skåne) inom kollektivtrafiken. Helhetsgrepp på regional samverkan för att lyfta kollektivtrafiken till helt nya höjder finns i K2020-projektet i Göteborgsområdet. Goda exempel bör i större utsträckning kunna spridas till andra delar av landet.

Kollektivtrafikens möjligheter kan därmed sammanfattas på följande sätt:

#### **Vår framtid – Vi kan minimera vår klimatpåverkan NU!**

- Genom att resa mer kollektivt kan vi som enskilda medborgare bidra till att minska trafikens miljöpåverkan och gemensamt se till att vi når klimatmålen.
- Utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att miljömässigt och resursmässigt klara ekonomisk tillväxt med fortsatt regionförstoring och minskad trängsel i större städer.

#### **Fler jobb - Ett verktyg för att öka sysselsättningen och ekonomisk tillväxt**

- En effektiv och snabb kollektivtrafik i kraftfulla stråk som ”förkortar” avstånden skapar förutsättningar för förstorade arbetsmarknadsregioner och ökad sysselsättning för många människor.
- En effektiv och snabb kollektivtrafik är också en förutsättning för regional utveckling och stadsutveckling genom minskad trängsel och ökad framkomlighet för näringslivets transporter.

#### **Vår livskvalitet i vardagen - Att resa med kollektivtrafiken GER MIG TID!**

- Restid i kollektivtrafik är användbar tid (jag kan välja att t ex arbeta, läsa etc)
- Restid i kollektivtrafik skapar ett mellanrum i vardagen där jag kan slappna av (jag har inget ansvar, behöver inte tänka på trafiken omkring mig, parkering etc).

- I vissa fall kan kollektivtrafiken dessutom ge mig kortare restider än bilresan (vissa tågförbindelser, snabbuss i egna körfält etc).

## Det här är vår gemensamma vision

Som en ledstjärna i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken behövs en gemensam vision. Det måste vara en vision som utgår från resenärernas behov av helhetslösningar och deras upplevelse av kollektivtrafiken. Med resenärerna menar vi alla som reser – oavsett färdmedel, dvs både dagens kollektivtrafikresenärer och potentiellt nya kollektivtrafikresenärer. Det handlar om att tänka utifrån och in, samt att försöka förstå vad det är människor behöver och önskar. Visionen ska vara utformad så att det är lätt att anamma den för alla som är involverade i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Att dela den gemensamma visionen är en viktig förutsättning för att de olika aktörerna ska dra åt samma håll. Den måste gälla såväl beställare som utförare. Den ska fungera som ett styrverktyg både när det gäller verksamhetens utveckling i vardagen hos de enskilda aktörerna och för övergripande beslut om t.ex. investeringar och skatteregler.

Som ett första led i visionsarbetet fick deltagarna på de regionala seminarierna svara på ett antal frågor om synen på en gemensam vision för sektorn. Resultatet visar på att det bland deltagarna både finns en acceptans för en gemensam vision och att deltagarna tycker att det är viktigt. Vi ställde också frågor om vilka värden en vision borde förmedla.

Deltagarna menade att en vision i första hand bör sända ut signaler om kollektivtrafikens praktiska funktion – att den underlättar min vardag. Den bör i andra hand förmedla ett ansvarstagande för framtiden – genom att åka kollektivt bidrar jag till att lösa klimatfrågan.

Efter seminarierna har arbetet med att formulera en vision fortsatt med resultatet från seminarierna som en grund och vårt förslag till vision är:

***Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:***

- *underlättar det dagliga livet*
- *ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad*
- *bidrar till en bättre miljö*

Med **många fler** menar vi att andelen av dagens resenärer och potentiella resenärer som upplever kollektivtrafiken som konkurrenskraftig, attraktiv och funktionell, väsentligt ska öka.

Med **underlättar det dagliga livet** menas att resenärerna ska uppleva att kollektivtrafikresan tillgodoser deras behov när det gäller tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet, och trygghet. Det vill säga sådant som är viktigt för att få vardagen att fungera smidigt utan störande inslag av onödiga väntetider och förseningar. De ska uppleva att kollektivtrafiken är attraktiv, säker och funktionell och utgår från resenärernas behov av helhetslösningar. Olika restyper ska vara samordnade. Resenärerna ska känna trygghet i att hela resan fungerar från start till mål i ett nära

samspel mellan väg, räls, sjö och i luften, i gränsytan till privata personbilstrafiken och cykeltrafiken samt i anslutning till bytespunkter.

Med **ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad** menas att en effektiv kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till arbetsplats eller studier. Tillgängligheten innebär livskvalitet i form av större valmöjlighet av dels arbete och studieort, dels genom att skapa möjlighet att i hög utsträckning kunna välja boendeort. En kollektivtrafik anpassad till arbetsmarknadernas utveckling leder till regionförstoring som är en avgörande faktor för hållbar regional tillväxt.

Med **bättre miljö** menar vi att ju fler som reser kollektivt desto mindre blir utsläppen i samhället av miljö- och klimatskadliga ämnen från persontransporterna. Det är viktigt att den enskilde ser sitt eget kollektiva resande som ett personligt bidrag till målet att globalt minska vår klimatpåverkan. Men det innebär också att kollektivtrafikens företrädare tar sitt miljöansvar genom att vara en föregångare i fråga om låga utsläppsnivåer och en kretsloppsriktad helhetssyn.

## Det här är våra gemensamma värderingar

För att kunna ta medvetna steg i riktning mot visionen är det nödvändigt att ha en gemensam värdegrund att stå på. Olika värderingar och kulturer är alltid ett hinder mot förändringar och det är svårt att förändra attityder och invanda beteenden. När det gäller att utveckla verksamheten tillsammans med många aktörer tvärs över alla gränser är utmaningen att leva efter en gemensam värdegrund särskilt stor. Det handlar om vilka grundläggande värderingar som är de viktigaste och som ska vara styrande för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Ytterst är detta en fråga om hur vi vill arbeta tillsammans både inom våra egna verksamheter och när vi arbetar tillsammans över gränserna.

*Alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.*

*Det innebär att vi:*

- *är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov.*
- *har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande helhetslösningar.*
- *är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.*

Med **lyhördhet för resenärernas behov** menas att vid planeringen av kollektivtrafikens utveckling lyssna in och ta hänsyn till resenärernas varierande och föränderliga behov. Varje aktör påverkar olika delar av hela resan – att vara lyhörd för resenärens behov av helhetslösningar innebär att vi ser hela resan när vi genomför åtgärder. Samtidigt är vi lyhörda för resenärernas behov i en vidare bemärkelse. Den samhällsnytta som kollektivtrafiken ger tillbaka till människor i dag och i framtiden i form av t ex säkerhet, trygghet, minskad påverkan på vår miljö osv, ingår som en naturlig del i vår fortsatta utveckling av kollektivtrafiken.

Med **tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga** menas att vi litar på att alla gör sitt allra bästa och samverkar för att tillgodose olika resenärsgруппers behov av effektiva helhetslösningar.

Med **öppenhet** menas att vi bejakar nyskapande och kreativa lösningar som skapar utvecklingskraft framåt och värde för resenären. Vi sitter inte fast i gamla mönster utan har förmåga att ta till oss nya idéer och själva tänka nytt.

## Det här är vår gemensamma affärsidé

Vad ska då vi göra för att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot den gemensamma visionen?

*Tillsammans ska vi:*

- *Utveckla kollektivtrafikens tjänster utifrån resenärernas behov, så att resenärerna blir fler och nöjdare*
- *Utveckla samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande.*

Att utveckla **kollektivtrafikens tjänster** innebär att i nära dialog med resenären förbättra utbudet, skapa snabbare förbindelser, utveckla system för information, bokning och biljetthantering, att utveckla attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter, samt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade.

Med att utveckla **samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande** menas både att bygga ut och underhålla trafikens infrastruktur i form av vägar och järnvägar m.m, för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar när det gäller punktlighet, tillförlitlighet, kapacitet, restider och komfort. Det innefattar också att anpassa bebyggelseutvecklingen utifrån medborgarnas behov av hög tillgänglighet till kollektivtrafiken och allas vår vilja att bidra till ett hållbart samhälle.

## Det här är våra gemensamma mål

Vår ambition har varit att skapa övergripande mål som kan kopplas till vår vision. Eftersom förutsättningarna varierar stort i landet så anger målen nedan en riktning. Det övergripande målet är att andelen som reser kollektivt ska öka avsevärt och att andelen som reser med privat bil ska minska. Ökningen ska främst ske i stora och medelstora städer och i starka regionala stråk. Ambitionen för det fortsatta arbetet är att sätta regionala och lokala mål för det korta perspektivet, år 2010, och ett längre perspektiv, år 2020.

Det övergripande målet:

*En kraftfull ökning av av marknadsandelen för kollektivtrafik*

Med kraftfull ökning menar vi bortåt en fördubbling av marknadsandelen till år 2020. Kollektivtrafiken kan ses som ett verktyg som skapar värde för medborgare och näringsliv och gör att vi kan nå de transportpolitiska målen.

Inom följande målområden kopplade till visionens tre delar kan mål formuleras:

- underlättar det dagliga livet
  - *bra utbud, rimliga restider*
  - *resan ska vara prisvärd och användbar (värdeskapande)*
  - *nöjda resenärer, befintliga och potentiella*
  - *ökad användbarhet för funktionshindrade*
  - *ökad tillförlitlighet*
  - *ökad trygghet och säkerhet*

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är turutbud, restid, användbar restid, nöjd-kund-index, användbara fordon, hållplatser och informationssystem, punktlighet, risker med olika trafikslag mm.

- ökar sysselsättningen, tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
  - *bra utbud och rimliga restider*
  - *resan ska vara prisvärd och användbar*

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är andel av befolkningen som med kollektivtrafik kan nå centralorter, arbetsplatser eller utbildning inom en viss tid och medborgarnas nöjdhet med tillgängligheten.

- bidrar till en bättre miljö
  - *andel som reser kollektivt, går eller cyklar*
  - *ökad beläggningsgrad, effektiv planering*
  - *minskad användning av fossila bränslen*

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är andelen som sammantaget reser kollektivt, går eller cyklar, beläggningsgraden i trafiken samt andel av trafiken som körs miljöanpassat.

Ovanstående förslag till målområden ska i det fortsatta arbetet formuleras till tydliga och mätbara gemensamma mål. Dessa mål ska sedan ytterligare brytas ned till regionala och lokala mål. Exempel på formuleringar är:

- Resenärerna upplever att kollektivtrafiken tillgodoser deras behov när det gäller tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet.
- Funktionshindrade upplever att kollektivtrafiken motsvarar deras behov när det gäller tillgänglighet i olika avseenden.

- Resenärerna upplever att kollektivtrafiken minskar avståndet till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice.
- I pendlingsstarka stråk och större städer ska kollektivtrafiken nå en betydande ökning av marknadsandelen fram till år 2020
- Kollektivtrafikens marknadsandel ökar med x % per år under perioden fram till 2010.
- En fortsatt positiv utveckling av kollektivtrafiken bidrar till att utsläppen av klimatpåverkande gaser och andra hälso- och miljöskadliga ämnen minskar.

Utöver dessa målområden som huvudsakligen är ur ett kundperspektiv kan mål för ekonomi, effektivitet mm formuleras och brytas ned till organisationsnivå. Exempel på dessa är:

- Kollektivtrafiken är ett föredöme när det gäller att skapa värde för resenärerna utifrån deras behov av effektiva helhetslösningar
- Kollektivtrafiken är en framtidsbransch och attraktiv arbetsgivare med stark utvecklingskraft som bidrar till en hållbar utveckling.
- Ledare och medarbetare inom kollektivtrafiken känner mening och glädje i att arbeta över alla gränser.
- Kollektivtrafiken blir alltmer effektiv så att resurser frigörs för att öka volymen och att utveckla kvaliteten.
- Minskad skattefinansieringsgrad.
- Värdet av kollektivtrafikens samhällsnytta överstiger dess kostnader i såväl tätort som i landsbygd/glesbygd.
- Hållbar kollektivtrafikvänlig samhällsstruktur

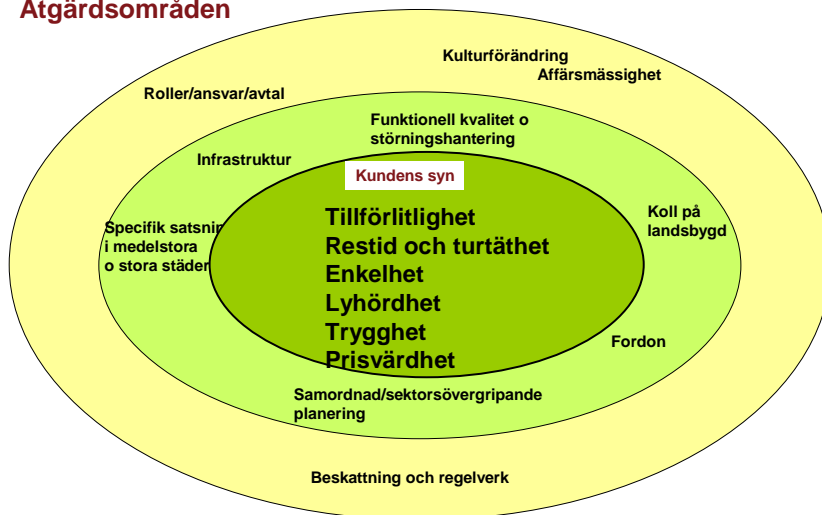
## Det här gör vi för att nå målen

Ett handlingsprogram för ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Sverige behöver nå längre än till att fokusera på traditionella åtgärder i likhet med tidigare utredningar. Den måste ta sin utgångspunkt i vilka aktörer som har betydelse för kollektivtrafiken i Sverige och de faktorer som är viktiga för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Incitament för utveckling måste tillskapas.

Den problembild som tecknades under nulägesbeskrivningen har legat som grund för bildandet av de arbetsgrupper som arbetat under hösten för att ta fram konkreta förslag till åtgärder inom handlingsprogrammet.

Av nedanstående bild framgår de 9 olika åtgärdsområden som det har tagits fram åtgärder för.

### Åtgärdsområden



Inledningsvis ges en samlad bild av de förändringar i lagstiftning som KOLL framåt föreslår. Därefter redovisas en sammanfattning av respektive områdes åtgärdsförslag. Det finns åtskilliga beröringspunkter mellan arbetsgruppernas förslag som därför behöver samordnas ytterligare. Slutligen sammanfattas några goda exempel från branschen.

### Sammanställning av förslag till förändringar i lagstiftning.

Många av de åtgärder som föreslås i handlingsprogrammet kan genomföras inom ramen för gällande lagstiftning. Lagstiftningen, som idag finns i ett stort antal författningar, försvårar dock en effektiv planering och resursanvändning. Inte minst på landsbygd och i glesbygd blir detta tydligt. Regleringen av kommersiell kontra upphandlad kollektivtrafik är otydlig. Förändringar som följer av EG-rätt kan medföra olika villkor inom järnvägs- och vägtrafik.

Trafikhuvudmannalagen bör ersättas av en mer generell lagstiftning. Följande bör övervägas;

- All samhällsbetald trafik bör omfattas av lagen
- Staten bör tydliggöra och skärpa de nationella målen/kraven. Målet om en ”tillfredsställande trafikförsörjning” är alltför vagt. Målen bör kopplas till vad som föreslås inom KOLL framåt.
- Kraven bör omfatta åtgärder för att tillförsäkra landsbygd/glesbygd tillgång till entreprenörer inkl taxiservice.

- I kraven på trafikförsörjningsplan bör inlemmas koppling till regional utvecklingsplanering (RUP).
- Regler om konsumentskydd och kundinflytande bör inlemmas och göras likvärdiga med vad som nu framtas för järnväg. I detta ingår också krav på samordning av information, taxor, biljettbokning m.m. Här bör också taxi inbegripas.
- Reglerna om hur konkurrens från upphandlad gentemot kommersiell persontrafik ska kunna hanteras bör göras likvärdiga för väg- och järnväg.

Den översyn av lagstiftningen som regeringen nu avser att påbörja måste samordnas med det uppdrag som redan beslutats om ”Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg”.

Därutöver bör övervägas förenklingar/förändringar i annan lagstiftning ex Plan och bygglagen m.m som kan bidra till en större sektorsövergripande helhetssyn. Ett samlat utvecklingsperspektiv på regional utvecklingspolitik, stadsutveckling, transportpolitik, miljöpolitik, finans-, arbetsmarknads- och integrationspolitik bör lyftas fram. Dessa åtgärder får genomslag på längre sikt men är viktiga faktorer om kollektivtrafikens marknadsandel ska öka.

#### Beskattning

Bilen är idag utgångspunkten för beskattning av drivmedel, fordon, resor och transporter. Subventioner ges i stor utsträckning till vissa bilar/miljöfordon i form av miljöbilspremie, minskade parkeringsavgifter, befrielse från trängselskatt. Förmånsbilsbeskattningen är inte heller neutral. Någon tydlig politik kring parkeringsförmån respektive kollektivtrafikkortsförmån finns inte heller. Nuvarande reseavdragssystem är svårkontrollerbart.

En översyn bör därför göras i syfte att åstadkomma en högre grad av transparens och en hållbar transportförsörjning och omfatta;

- Drivmedelsbeskattningen bör göras fullt ut transportslagsneutral.
- En översyn bör göras av reseavdragssystemet.
- Förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort och parkeringsförmån bör ses över.

Staten bör därutöver ställa krav på en hållbar resepolicy för statliga myndigheter och bolag samt på andra organisationer som erhåller statliga bidrag.

#### **Kulturförändring inkl affärsmässighet med starkt kundfokus**

Kollektivtrafikbranschen i Sverige har en väl utvecklad kultur som bygger på ett produktionsparadigm. För att på allvar kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel måste branschen utvecklas mot en mer affärsmässig servicekultur och en ökad kundorientering.

Branschens kunskap om marknaden måste öka, en stark ökning av kunskapen om kunden och dennes behov är en förutsättning för att kunna sälja tjänsten och nå ut till flera och därmed öka marknadsandelen. Analysmetoder och marknadsundersökningar måste utvecklas och närma sig de traditionella konsumentbranscherna. Ett exempel på ett introvert analystänk är när branschen pratar om att minimera reseupppoffringen för

kunden, istället för att vända på logiken och prata om värdeskapande aktiviteter gentemot olika kundgrupper. Ökad kunskap innebär att en mer affärsmässig syn på verksamheten och möjlighet att prisdifferentiera kommer att igångsättas.

Vem skall ”äga” kunden och vem skall ha kontroll över affären är två mycket väsentliga frågor att fundera över. Hur kan vi säkra att kunden inte hamnar mellan stolarna?

- Vilken gemensam syn på slutkunden bör vi ha – vad skall kunden tycka, känna och göra?
- Vilka mått är det som beskriver om vi skapar värde för kunden och marknaden?
- Vilka mått är det som vi skall styra verksamheten utifrån?

### Åtgärder

#### *Värdeskapande hållbar kollektivtrafik*

Ägarstyrning och kontraktstyrning måste koordineras och vila på gemensamma värderingar som skapar tillit i intressentnätverket.

Exempel kring helhetslösningar av värdeskapande hållbar kollektivtrafik som också inkluderar finansiering av underskottsbidrag, ägarstyrning, kontraktstyrning etc finns från Kalifornien, Tyskland, Schweiz, Irland och Holland.

*Lärprocess – hur utveckla en värdeskapande hållbar kollektivtrafik?* Att gå från en produktionskultur till en affärsmässig servicekultur handlar inte om att ”bygga” en ny kultur utan istället om utvecklingsprocesser. Som stöd för dessa processer kan interaktiva lärprocesser organiseras och även vidareutbildning/vidareutveckling av branschen till en vinnarbransch. Områden som kan ingå är bra o mindre bra exempel, värderingar, normer och regelverk (vision och värdegrund, vad betyder den för min organisation) samt nya nyckeltal.

*Nya nyckeltal krävs i serviceparadigmet.* Att utveckla en affärsmässig servicekultur ska ses som en långsiktig utvecklingsprocess. Värdeskapande för kunden och hållbarhet är två begrepp som kräver att branschen skapar/ vidareutvecklar nyckeltal som är mer kundorienterade/ intressentrelaterade samt hållbarhetsrelaterade utifrån såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt perspektiv.

### **Roller/Ansvar/avtal**

Området hanterar hur ansvaret för kollektivtrafiken är uppbyggt, de olika aktörernas, bl.a. kommunernas, landstingens/regionernas, trafikhuvudmännens och operatörernas ansvar, roller och uppdrag, deras förutsättningar och deras incitament för att klara uppgiften.

### Framgångsfaktorer

#### *Ta tillvara varje aktörs drivkraft för att arbeta mot gemensamma mål*

Drivkraften och målet för entreprenörerna som kör trafiken är att tjäna pengar. Politikerna i kommuner och landsting, som äger trafikhuvudmännen och beslutar om ägarbidraget till sin trafikhuvudman, har samhällsnytta och att uppnå olika politiskt fastslagna samhällsmål som drivkraft. Trafikhuvudmännens drivkraft är att med utgångspunkt från ägarnas direktiv på det mest kostnadseffektiva sättet upphandla, planera, marknadsföra och informera om trafiken. Istället för att, som i dag ofta,

betrakta parternas drivkrafter och mål som målkonflikter bör varje aktörs drivkraft tas till vara och utnyttjas för att nå gemensamma mål.

#### *Utveckla rollfördelningen mellan aktörerna*

Ta tillvara trafikhuvudmannasystemets styrka till samordning utifrån ett hela-resanperspektiv genom att trafikhuvudmännen även i fortsättningen håller samman helheten. Rollfördelningen mellan trafikhuvudmän och operatörer behöver däremot förändras så att entreprenörerna får möjlighet att utveckla och leverera bra tjänster som lockar fler resenärer och som operatörens personal kan känna tillfredsställelse över.

Ansvarsfördelningen mellan trafikhuvudmän och operatörer bör därför utvecklas genom att entreprenörerna ges större inflytande och att resenärerna kommer i fokus.

#### *Få till stånd en kulturförändring hos trafikhuvudmän, operatörer samt kommuner och landsting/regioner*

Kulturen måste förändras på flera sätt. Dagens kollektivtrafik utmärks till stor del av stark kostnadspress och, genom de s.k. bruttoavtalen, fokus på produktion istället för resenärernas behov och krav. För att kollektivtrafikens marknadsandelar ska öka behöver kulturen förändras så att kollektivtrafiken går från produktions- och kostnadsfokusering till fokus på service och högre intäkter genom fler resenärer. Till detta kommer att såväl upphandlingarna som trafikavtalen är mycket detaljerade vilket hämmar operatörernas kreativitet och utrymme för att ta initiativ som lockar fler resenärer. Kulturen måste därför förändras genom att kollektivtrafiken går från detaljupphandlingar och detaljstyrning av entreprenörerna till funktionsupphandling och målstyrning. För att komma tillrätta med kollektivtrafikens röriga kundbegrepp bör den som möter resenären också ta ansvar för resenärsrelationen.

#### *Utnyttja marknadsföringens potential att öka andelen kollektivtrafikresenärer*

Denna framgångsfaktor förutsätter att entreprenören har ekonomiska incitament för att öka antalet resenärer och att marknadsföringen används aktivt för att åstadkomma detta. Faktorn förutsätter också större flexibilitet än i dag för att resultaten från resenärs- och marknadsundersökningar snabbt ska kunna leda till konkreta åtgärder som anpassar kollektivtrafiken till kundernas behov och krav.

#### *Motverka underskottsfinansieringens negativa effekter*

Dagens system med underskottsfinansiering, som innebär att trafikhuvudmännens ägare täcker de kostnader som inte finansieras av biljett- och reklamintäkter, medför att ett ökat kollektivtrafikresande i vissa fall ökar kostnaderna mer än intäkterna för trafikhuvudmannen. Det är t.ex. ofta fallet under högtrafik. När resenärerna blir fler och kostnaderna ökar riskerar kollektivtrafikens ”jordfelsbrytare” att slå till genom att besparingsåtgärder sätts in i form av indragen trafik eller höjningar av biljettpriserna, vilka i sin tur minskar antalet resenärer.

#### *Ta tillvara effektiviseringsmöjligheterna för att öka utbudet*

Det finns en lång rad kostnader och mindre effektiva lösningar som varken leder till fler resenärer eller höjd kvalitet. Om dessa resurser utnyttjas bättre av kollektivtrafikens aktörer kan vi i framtiden erbjuda mer kollektivtrafik utan att kostnaderna stiger. Genom att öka standardiseringen av fordonen, minska osäkerheterna i trafikavtalen, sprida ut trafikstarterna över året eller successivt sätta in nya fordon i trafik, planera tidtabellerna mer effektivt finns det utrymme att öka utbudet av kollektivtrafik, vilket lockar fler resenärer.

### *Utveckla kommunernas och landstingens/regionernas ägarstyrning av trafikhuvudmännen*

För att skapa goda förutsättningar för att kollektivtrafiken ska utvecklas positivt är det viktigt att den grundläggande, politiskt styrda organiseringen är ändamålsenlig. Det är viktigt att den inte motverkar de övergripande syftena med huvudmannareformen – trafiksamordningen och helhetsperspektivet. Ägarstyrningen av trafikhuvudmännen bör utvecklas inom flera områden. Ägarna bör, i de fall det förekommer, gå ifrån betraktelsesättet att trafikhuvudmännens styrelse är ett ägarforum för att istället utveckla sitt ägande genom att använda ägarinstrumenten (bolagsstämman m.m.) aktivt. Kommunerna och landsting/regionerna bör arbeta aktivt med kollektivtrafikfrågorna på ett medvetet integrerat och aktivt sätt inom sina egna koncerner som ett strategiskt medel för att uppnå de samhälleliga målen. Öppenheten bör ökas när det gäller att redovisa vad man faktiskt uträttat och vilka effekter detta fått. För- och nackdelar med olika modeller för delat ägarskap av trafikhuvudmännen mellan kommunerna och landstingen bör kartläggas.

#### **Åtgärder**

Stärk kopplingen mellan å ena sidan politiska mål, samhällsnytta och transportpolitiska mål och å andra sidan användandet av kollektivtrafiken som verktyg för att uppnå målen och nyttan.

#### Utveckla ägarstyrningen

Ta fram malltrafikavtal där t ex gemensamma allmänna villkor, rollfördelning, ekonomiska incitament, arbete mot gemensamma mål och strukturer för samarbete ingår

Gå från detaljupphandlingar och detaljstyrning av entreprenörerna till funktionsupphandling och målstyrning

Formulera mål som syftar till att ta tillvara och synliggöra kommunernas, landstingens/regionernas, trafikhuvudmännens drivkraft och operatörernas drivkrafter. Dessa mål bör fungera som styrtal.

### **Beskattning och regelverk**

Det finns många möjligheter att öka kollektivtrafikandelen genom förändrad beskattning och regler. Idag är bilen utgångspunkten, normen för beskattning och planering av resor och transporter. En förändring av regelverket till att bli mer färdmedelsneutralt ökar möjligheterna för kollektivtrafiken att kunna öka sin marknadsandel gentemot privatbilen och även flyget.

#### **Åtgärder**

I första hand prioriteras nedanstående tre åtgärder.

#### *Förmånsbeskattning*

Gör kollektivtrafikkort till en skattefri förmån på samma sätt som bidrag till friskvård.

#### *Reseavdrag*

Ändra reseavdragssystemet till ett avståndsbaserat system som är oberoende av det valda färdmedlet. Det nuvarande avdragssystemet gynnar privatbilresor skattemässigt

före kollektivtrafikresor, en obalans som kan lösas med ett avståndsbaserat system. Vidare är ett avståndsbaserat system enklare att kontrollera vilket borde minska risken för skattefusk.

#### *Krav på tydligare resepolicy hos statliga organisationer och hos kommuner*

Kräv genom regleringsbrev eller i författning att samtliga statliga verksamheter och bolag där staten har betydande ägarandel inför och sedan genomför en resepolicy som gynnar kollektivtrafiken. Vidta åtgärder för att stimulera kommuner att införa liknande regler.

### **Infrastruktur**

Infrastrukturen representerar de fysiska förutsättningarna för kollektivtrafiken. I begreppet lägger vi också tjänster såsom ledsagning och informationssystem. Brister i infrastrukturen i form av dåligt underhåll, kapacitetsproblem, oattraktiva bytespunkter är allvarliga hinder för en utvecklad kollektivtrafik. Banverket och Vägverket lämnade i juni 2007 tillsammans med bla regionala aktörer in ett inriktningsunderlag för infrastrukturen inför den kommande infrastrukturpropositionen. KOLL framåt har därefter gjort flera inspel till näringsdepartementet för att tydliggöra de satsningar som är av särskilt intresse för kollektivtrafiken, se bilaga 1-3.

I korthet innehöll inspelet förslag till prioriteringar inom följande områden:

- Säkerställ en satsning på drift och underhåll i de områden som har stora brister i funktionell kvalitet och har stora störningar i dag. Satsningen i årets budgetproposition måste fullföljas även kommande år och behöver sannolikt höjas.
- Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsområden) där en utvecklad, marknadsorienterad kollektivtrafik visas upp. Här kan en medfinansiering utöver 50% bli aktuell (bidrag eller villkorslån) beroende på effekterna. Bör inledas under 2008. Staten bör avsätta i storleksordningen 250 miljoner för detta.
- Säkerställ en satsning på viktiga kapacitetshöjande investeringar. Flaskhalsar finns framförallt i storstadsregionerna Stockholm-Mälardalen, Västsverige och Skåne. För exempel på specifika spårinvesteringar se Banverkets inriktningsunderlag.
- Säkerställ tillräcklig omfattning av statsbidrag till kollektivtrafikens infrastruktur. I detta ingår också investeringsbehov på stationer. Statsbidragen måste både paketeras, exempelvis utifrån stråk, och ett sista utbetalningsår bör sättas för att öka trovärdigheten. Rätt utformat är statsbidragen en bra modell för medfinansiering och ett medel för att skapa incitament för utveckling
- Stöd sektorssatsningar för bättre boknings- och betalmöjligheter, system för ledsagning och störningshantering, bättre metoder för uppföljning, forskning om framtida kollektivtrafiksystem mm.

Målet om ett ökat hållbart resande kräver en utveckling av fungerande reskedjor med olika färdmedel. Möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss är idag bristfälliga. Banverket har i en redovisning av ett regeringsuppdrag om cykel bedömt att regeringen bör överväga åtgärder i form av skärpta krav på fordon, tydliga anvisningar vid upphandling av trafik samt direkta förhandlingar med aktuella aktörer om inte dessa möjligheter förbättras.

Banverkets rapport redovisar också behov av förbättrade möjligheter till säker cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentra i syfte att underlätta byte mellan transportslag och föreslår att Boverket bör få i uppdrag att utarbeta tydliga anvisningar om hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringens olika skeden.

Förutom vid stationer och resecentra behöver möjligheterna förbättras till en säker och bra parkering vid ett antal strategiska busshållplatser. Var och hur dessa åtgärder behöver vidtas kommer att klargöras vid kommande åtgärdsplanering.

#### Samordning av system för information, bokning och biljetthantering

Inom sektorn finns ett flertal förslag på förbättringar, och arbete pågår också med att genomföra förslagen. Exempel på förbättringar är mer trafikslagsövergripande reseplanerare, gemensamt telefonnummer, samlad lösning för reseplanering, bokning och betalning samt bättre samverkan, rutiner och teknik för störningsinformation. De föreslagna åtgärderna och ett utökat samarbete mellan trafikverken och branschaktörerna innebär stora möjligheter att relativt fort förbättra för resenärerna och därmed skapa förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik.

I dag finns ingen interregional reseplanerare där man förutom att planera sin resa även kan boka och köpa en trafikslagsövergripande resa och få färdbevis. Branschen har tagit initiativ till att bygga upp en reseplanerare som omfattar all inrikes trafik och även erbjuder möjlighet att boka och köpa en trafikslagsövergripande resa. Perspektivet vid utvecklingen av reseplaneraren ska vara "Hela resan", det vill säga det ska vara möjligt att planera resan från dörr till dörr. I förlängningen bör man även undersöka om det kan bli möjligt att boka ledsagning. Samarbetet har börjat, och reseplaneraren kan troligen lanseras första halvåret 2008.

Resenären har behov av kringinformation inför och under resan. Informationen ska ge trygghet och öka möjligheterna att resa för personer med funktionsnedsättning. Befintliga reseplanerare kommer att utvecklas och integreras under 2008 för att förbättra informationen om tillgängligheten i hela resan.

Med ett gemensamt telefonnummer för information och bokning av kollektivtrafikresor ges ytterligare möjligheter att öka resandet. Vissa kategorier av resenärer har behov av manuell betjäning för att kunna resa kollektivt eller för att känna sig trygga under resan. Det gäller till exempel personer som inte har eller kan använda Internet. Ett väl fungerande system med ett gemensamt telefonnummer finns etablerat i norra Sverige. Möjligheterna undersöks att utöka systemet så att det kan erbjudas övriga delar av landet.

Information vid störningar under resan är viktig för att resenärerna ska känna sig trygga. De vill ha informationen om trafikläget och åtgärder för resan. För att störningsinformationen ska bli bättre behövs ett ökat samarbete inom branschen. Information om störningen finns ofta hos trafikföretag och trafikverk men presenteras inte på ett samlat sätt för resenärerna. Dessa upplever informationen som spretig, och den är otillräcklig för att de ska känna sig trygga under resan.

Ett gemensamt planeringsverktyg för åtgärder vid störningar i kollektivtrafiken ger stora möjligheter till ett samlat grepp för att förbättra för resenärerna. Planeringsverktyget möjliggör för den ansvarige i situationen att fatta beslut inom sitt ansvarsområde utefter helheten för trafiksituationen och resenären. Den ansvarige kan sedan delge övriga trafikföretag informationen på ett strukturerat sätt. Vidareinformation till övrig personal och resenärer kan därefter ske med samma innehåll och på ett samlat sätt.

Resenären har behov av både att kunna söka information via Internet eller telefon och att kunna få den före eller under resan. Ju mer aktuell information som når resenären, desto större är möjligheten att denne känner sig trygg med resan eller kan fatta beslut om åtgärder för att påverka sin situation. Ett gemensamt planeringsverktyg som möjliggör distribution av störningsinformation på ett flertal sätt håller på att tas fram. Avsikten är att all trafikinformation, om såväl det planerade trafikläget som störningsläget, ska finnas tillgänglig i realtid på reseplanerarens webbsidor.

### Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter/stationer

#### Nuläge och utmaningar

Statens stationsråd, som bildades 2006, är ett forum för statligt samarbete och statens samtalspart gentemot företrädare för resenärer, kommuner, landsting, operatörer, trafikhuvudmän och deras samverkansorgan – Samtrafikens stationskommitté. Stationsrådet träffar sektorn i nätverket Sams (Samverkansgruppen för stationer).

Behovet av att utveckla kollektivtrafiken och dess bytespunkter är stort. Samarbetet mellan aktörer kring stationer måste förbättras. En av rådets viktigare uppgifter är att arbeta för utveckling av landets stationer/bytespunkter och där säkerställa en grundkvalitet samt utarbeta hållbara ansvarsmodeller. Detta sker tillsammans med berörda aktörer där exempelvis fastighetsägare, trafikföretag och trafikhuvudmän har en aktiv roll.

#### Påbörjade och genomförda aktiviteter

Det finns flera undersökningar bland resenärer och besökare på stationer i landet. Ytterligare, mer generella, analyser av kundernas krav och behov behöver dock göras, framförallt vad potentiella resenärer har för behov och krav på bytespunktens utformning och funktion. Ett samarbete har därför påbörjats mellan Banverket, Vägverket, Samtrafiken och Jernhusen för att samordna arbetet med kundundersökningar.

Förslag till kvalitetsnivåer och gruppering av landets stationer har tagits fram. Materialet är tänkt att dels användas för att klargöra de grundläggande krav på tillgänglighet och säkerhet/trygghet som landets alla stationer/bytespunkter ska klara och dels som underlag för kvalitetsmål utöver grundkraven. Dessa kvalitetsmål kan se olika ut beroende antal resande, ambitioner på orten, om det är arbetspendling, tjänsteresor eller fritidsresor etc.

En grov bedömning av investeringsbehovet har gjorts. Stationernas utvecklings- och upprustningsbehov är stort och består av investeringar i allmänna ytor, (reserelaterade

utrymmen) i stationshus och i ökade satsningar på tjänster och produkter. Exempel på detta kan vara utbyggnader av väntutrymmen för bättre komfort, bemanning och service, ersättning av befintliga överdimensionerade allmänna utrymmen, parkeringar för cykel och bil, angoringar för taxi och långväga buss eller satsningar på särskilda pendelparkeringar.

Idag finansieras stationshusens allmänna ytor genom att stationsavgift erläggs av nyttjarna – trafikföretagen och trafikhuvudmän. Detta täcker i stort drift och underhåll, men inte kapitalkostnader för investeringar. Olika förslag har diskuterats och lagts fram med det gemensamma syftet att få fram medel för utveckling av icke kommersiella anläggningar inom kollektivtrafiksystemet.

Vägverket har föreslagit att statsbidrag för stationer/bytespunkter även ska kunna lämnas för långväga buss. Förslaget bygger på att hela-resan-perspektivet är viktigt då bytespunkter planeras och byggs eftersom resenären vill ha smidiga resor där trafiken samordnas och där det är lätt att byta. Berörda aktörer kring stationer måste ges delaktighet och inflytande i ett tidigt skede.

Idag finns det ingen aktör som har det sammanhållande operativa ansvaret för stationers funktion för resenärer och operatörer. En ansvarsanalys behöver genomföras. EU-krav på ”station manager – stationsförvaltare” och utökad service till resenärerna kommer 2009 genom det s.k. tredje järnvägspaketet. Kraven gäller järnvägsstationer men kommer förmodligen att få effekt även för funktionerna på andra bytespunkter i landet. Krav kommer att ställas på bl.a. reseinformation, service för funktionshindrade samt assistens och ersättning vid förseningar.

Ett strategiskt underlag till den långsiktiga planeringen har tagits fram. I detta ingår en beskrivning av de tillväxtområden och orter där stationsutveckling är viktig. För trafikhuvudmännen, operatörerna och Jernhusen är en prioritering gjord utifrån ett kontinuerligt perspektiv medan trafikverken har planeringar på längre sikt. Dessutom beskrivs olika kvalitetsmål och nivåer som är lämpliga för olika stationstyper.

Behovet av en gemensam strategi- och kommunikationsplan vid försäljning och förändringar av stationshus är stort. För att förhindra oberättigad kritik som i dag förekommer mot de i sammanhangen medverkande aktörerna, är det viktigt med en gemensam och sammanhållen kommunikation inom sektorn. En strategi kommer att tas fram.

#### Åtgärder/avsikter

Berörda aktörer lämnar förslag och avsikter utifrån sina respektive roller inom området. Som exempel kan nämnas att Bussbranschen har för avsikt att arbeta med kvalitetssäkring samt i en checklista bevaka åtgärder och andra viktiga frågor för den långväga busstrafiken. Taxiförbundet lovar att vara en aktiv aktör i samarbetet kring stationernas utformning och funktion. Resenärsforum kommer att bevaka och säkerställa att kundernas synpunkter tas tillvara i det fortsatta arbetet.

Samtrafikens Stationskommitté avser att utifrån den samlade kundbilden av tågtrafikföretagens, trafikhuvudmännens i länen och expressbussföretagens behov och efterfrågan av allmänna utrymmen för sina resenärer, aktivt delta i det fortsatta utvecklingsarbetet när det gäller att skapa attraktiva, tillgängliga och effektiva

bytespunkter på kort och lång sikt. Jernhusen kommer att se över och medverka till lösning av finansieringsfrågan kring allmänna utrymmen samt utveckla mätningar för bättre kunskap om hur resenärer upplever stationernas utformning och funktion. Rikstrafiken kommer att undersöka resenärernas uppfattningar om bytespunkter. Dessa bytespunkter är de som trafikeras som ett resultat av Rikstrafikens avtal med trafikhuvudmän och trafikoperatörer. Banverket och Vägverket driver Stationsrådet och Sams, är sammanhållande i kommande åtgärdsplanering, förbereder för kommande EU-direktiv om stationsförvaltare, ser över kvalitetskraven i yrkestrafiklagstiftningen samt utvecklar kunskapen om befintliga och potentiella resenärers behov avseende stationer.

## Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

### Mål och måluppfyllelse

Regering och riksdag har i handikappolitiken angett att tillgängligheten i grunden är en demokratifråga där alla människor har lika värde och kan delta i samhället på lika villkor. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig senast 2010 och i regeringsuppdraget anges att ett prioriterat nät av kollektivtrafik bör vara tillgängligt för funktionshindrade senast 2010.

Banverket och Vägverket anser att det är svårt att helt nå målet 2010, även med den avgränsning som det prioriterade nätet innebär. Arbetet har kommit en bit på väg men olika långt i olika delar. Trots att verken prioriterar området för att nå målet 2010 är tillgängliga resurser framledes i flera fall otillräckliga samt att vid genomgång av befintliga aktörers handlingsplaner också framgår att det är svårt att nå målet i alla delar. Många av de större trafikhuvudmännen kommer att klara av sina uppsatta mål till största del medan andra aktörer har svårare att göra en bedömning om måluppfyllelsen. Eventuellt bör målet omformuleras eller mållåret flyttas fram.

### Förutsättningar

En grundläggande förutsättning för projektet är att skapa en helhetssyn kring arbetet. De ramar som har skapats kring målen är bland annat att de resurser som krävs för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik ska rymmas inom berörda aktörers befintliga budgetar. En bedömning är ändå att ekonomisk stimulans kan påskynda arbetet mot en tillgänglig kollektivtrafik.

Förutom svensk lagstiftning finns det även flera olika internationella förordningar inom luft- och sjöfart samt för tågtrafik som reglerar tillgängligheten för funktionshindrade. I *Förordningen om passagerares rättigheter och skyldigheter inom tågtrafiken*, som beslutades i september 2007 och träder i kraft 2009, införs termen ”station manager – stationsförvaltare”, som givits ansvar för resenär i samband med resan samt ansvar för att tillhandahålla ledsagningstjänsten på bemannade stationer. Begreppet har kommit in sent i processen och måste utredas och en ansvarig aktör utpekas. Detta arbete återstår.

### Nuläge

Flera aktörer inom sektorn har tagit fram handlingsplaner för hur respektive organisation ska arbeta för att nå målet 2010. Banverket har en handlingsplan för att förbättra tillgängligheten till stationer och Jernhusen har en motsvarande för stationsfastigheter. På motsvarande sätt har Vägverket en plan för åtgärder på busshållplatser och omkringliggande infrastruktur liksom drygt hälften av

trafikhuvudmännen vilka även inkluderar fordon och service tjänster. Ca 70 % av kommuner och landsting har ett handlingsprogram, det är dock osäkert i hur stor utsträckning dessa även täcker miljöer och funktioner kopplade till resan. Det är svårt att ge en heltäckande bild av standarden i nätet beroende på att inventeringar genomförts vid olika tillfällen och med olika bakgrund. Standarden varierar stort mellan ett antal bytespunkter och funktioner som är helt tillgängliga till bytespunkter som har låg användbarhet och där servicetjänster saknas helt.

#### Utpekade områden

Projektet har definierat ett nät av kollektivtrafik kring vilket aktörerna ska samla sina insatser och som bör vara tillgängligt för funktionshindrade senast 2010. Till nätet har ett antal kvalitetsnivåer föreslagits för olika områden, t.ex. fysisk utformning, trafikering, kompetensnivå för bemötande med mera. Ansvarig aktör för anpassning av nätets olika delar har förtydligats.

Arbetet som kvarstår är att ta fram ett system för mätning och uppföljning där det idag sker ett arbete tillsammans med övriga nordiska länder för att utveckla indikatorer för att mäta tillgängligheten i kollektivtrafiken.

#### Ledsagning

I uppdraget ingick att ta fram ett förslag hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationer ska byggas upp och finansieras. Projektet har tolkat att ett fungerande system för ledsagning bör finnas senast år 2010. Med bakgrund av *Förordningen om passagerares rättigheter och skyldigheter inom tågtrafiken* har projektet utrett och givit förslag till vem som ska erhålla ledsagning, var ledsagning ska erbjudas, tjänstens innehåll, bokningsförfarande och beställningstider inklusive förslag till finansieringslösningar. Enligt förordningen är "stationsförvaltaren" ansvarig för att tillhandahålla ledsagningstjänsten på bemannade stationer. Begreppet har kommit in sent och begreppet måste utredas och en ansvarig aktör utpekas innan ett förslag till ledsagning är framtaget i sin helhet inklusive förslag till organisation.

#### Åtgärder

- Förankrade handlingsplaner och program

Alla aktörer bör ha tagit fram ett handlingsplan eller program för hur arbetet ska bedrivas mot målet 2010. I planen bör framgå vilka mål som har satts upp samt ett åtgärdsprogram med utpekade resurser för att nå målet.

- Tydligt utpekade resurser för tillgänglighetsåtgärder i handlingsplaner och program  
Regeringen har tydligt pekat ut att de åtgärder som krävs för att nå målet 2010 ska finansieras inom respektive aktörs befintliga budgetramar. Till antagna och förankrade planer måste det finnas en utpekad budget hos respektive aktör.

- Framtagande av råd och riktlinjer

Fortsatt arbete med att utarbeta kvalitetsnivåer för fysisk miljö samt för fordon för en bättre kollektivtrafik.

- Åtgärder i infrastruktur

Fortsatt arbete att åtgärda fysisk miljö i det prioriterade nätet inklusive stadstrafik för att nå målet 2010.

- Aktiv tillsyn med information och återkommande inspektioner

Den tillsyn som berör tillgängligheten i den fysiska miljön och fordon/farkoster är tydligt utpekad i gällande lagar och förordningar. En aktiv och fungerande tillsyn är en

viktig framgångsfaktor för att åstadkomma bättre regelefterlevnad och i förlängningen en mer tillgänglig miljö.

- Tydligare föreskrifter och ny lagstiftning

I samband med översynen av gällande lagstiftning för kollektivtrafiken förtydliga bestämmelser avseende tillgänglighet i kollektivtrafiken inkl ledsagning i övrig kollektivtrafik. Ett förtydligande av HIN enligt Boverkets rapport 2007 är önskvärd.

- System för uppföljning

Framtagande av gemensamt uppföljningssystem för sektorn baserad på gemensamma nordiska indikatorer.

#### Kvalitet i kollektivtrafiken

I regeringens uppdrag finns ”kvalitet i kollektivtrafiken” (område D) utpekad som ett prioriterat område. I arbetet har ”enkelhet” och ”tillförlitlighet” samt hur man skall kunna säkerställa en baskvalitet i kollektivtrafiken lyfts fram som viktigast. Projektet använder uttrycket *funktionell kvalitet* för detta ändamål. Delprojektet föreslår att Kollektivtrafikbarometern skall användas generellt som ett verktyg för systematiskt förbättringsarbete i kollektivtrafiken. Vidare så kan den kompletteras med andra marknadsundersökningar av mer lokal karaktär utifrån olika kundsegment eller stråk som kan ge ett underlag för kvalitetsförbättringsarbete med resenären i centrum.

Delprojektet har sett ett behov av att ta ett gemensamt grepp på de frågor som handlar om funktionell kvalitet och störningsinformation och därför startades (med deltagande av VV, BV, Samtrafiken, Tågoperatörerna, Västtrafik och Resenärsforum) en arbetsgrupp ”Funktionell kvalitet och störningshantering”. Denna grupp har tydligt fokuserat på de kvalitetsbrister som behöver lösas på kort sikt. I denna grupp har också diskussionen om kvalitetsmål för kollektivtrafiken förts vidare.

I denna huvudrapport finns en sammanfattning av de åtgärder som arbetsgruppen ”funktionell kvalitet och störningshantering” tagit fram för att höja kvaliteten i kollektivtrafiken, både avseende den funktionella kvaliteten och störningshanteringen.

En koppling till kvalitetsområdet finns även i arbetsgrupperna ”Affärsmässighet och kulturförändring” och ”Ansvar, roller, avtal”. Även i dessa grupper har en viktig utgångspunkt varit att minska produktionsorienteringen och öka kundorienteringen i kollektivtrafiken, vilket är en central del i arbetet med kvalitet.

#### **Specifik satsning i medelstora och stora städer**

För att nå det övergripande målet om en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik krävs det en attitydförändring i samhället i stort till att se kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör ”grundbulten” i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där kollektivtrafik och bebyggelsestruktur samverkar.

Kollektivtrafiken är beroende av att många parter samverkar ex trafikhuvudmän, kommuner, entreprenörer och staten. Eftersom det behövs stora attitydförändringar och stora konkreta satsningar samtidigt är det viktigt att skapa starka incitament för att komma igång i full skala och snabbt. Det krävs också omfattande satsningar på de ställen man kan få störst effekt, i medelstora och stora städer eller i regionala pendlingsstråk med mycket trafik.

En omfattande satsning innebär samtidigt en risktagning. Staten bör därför avsätta medel som stöd till en sådan satsning på demonstrationsprojekt i medelstora och stora städer för de kommuner och regioner som vill uppnå målen genom att genomföra en fullskalig tillämpning av all den kunskap och erfarenhet som finns. Ansvariga för

infrastruktur, kollektivtrafik och kundinriktning måste samverka och genomföra åtgärder med en gemensam målbild som grund. Samtliga inblandade parter bör ingå ett samverkansavtal. Även näringslivet bör kunna ingå som part.

I det fortsatta arbetet bör formuleras och fastställas villkor för statlig medfinansiering, utveckling av bedömningskriterier och metoder för utvärdering.

Därutöver har gruppen föreslagit:

- **Nationell satsning** riktad mot hela samhället och med särskilt fokus mot planerare, trafikhuvudmän och politiker för att förändra attityderna till att se kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör ”grundbulten” i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där bebyggelsestruktur och kollektivtrafik samverkar. I satsningen bör ingå bl.a. en landsomfattande informationskampanj riktad till alla medborgare samt en kortutbildning för alla de yrkeskategorier som är och bör vara inblandade i arbetet med att utveckla den nya kollektivtrafiken: trafikplanerare, stadsplanerare, kollektivtrafikplanerare, marknadsförare med flera.
- Ställ krav i direktiv och lagtext på att det ska finnas **strukturplaner för samordning av bebyggelse och kollektivtrafik** på lokal, regional och nationell nivå.
- Tydliggör möjligheter för stora och medelstora städer att genom **kommunalt huvudmannaskap** ta eget ansvar för kollektivtrafiken. Förtydliga att detta inte är något självändamål men en ambitiös kommun ska inte hindras att genomföra en satsning på förbättrad kollektivtrafik.
- En **ny akademisk påbyggnadsutbildning** i kollektivtrafik, bebyggelseplanering och kollektivtrafikens villkor bör tillskapas för att få en bred kunskapsbas inom till exempel stadsplanering, trafikplanering, regional utveckling och marknadsföring.
- Skärp kraven på **redovisning av trafikkonsekvenser** vid nyexploatering inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningar och strategiska miljöbedömningar, exempelvis genom indikatorer som restidskvoter och gångavstånd till station/hållplats.
- Utred och genomför lagändringar för att skapa **ekonomiska incitament** för att stödja en fördubbling av kollektivtrafikresandet. Det kan till exempel vara att arbetsgivaren ska kunna tillhandahålla icke beskattade busskort, att kommunerna ska kunna införa skatt på parkeringsplatser i städerna (enligt engelsk förebild), att ta ut bilavgifter, att ta bort skatteförmåner för företagsbil och att företagsbilar ska kunna utnyttjas som bilpoolsbilar utan förmånsvärde.
- Skapa ett **kompetenscentrum för framtidens kollektivtrafik och hållbart resande** med syfte är att utveckla kollektivtrafiken på ett kraftfullt sätt. Uppdraget ska även inkludera att samla in internationell kunskap och erfarenhet och sprida exempel från omvärlden. Här kan man dra nytta av K2020 i Göteborg som ett exempel. I ett sådant kompetenscentrum skulle näringslivet kunna bli en inviterad part. Vi bör dra nytta av deras erfarenheter och skapa nätverk. Näringslivet satsar stora summor på bilindustrin, och det är tänkbart att ett samarbete skulle kunna gynna utvecklingen även inom kollektivtrafiken.

### **Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering**

Uppdraget till gruppen var att ta fram åtgärder som motverkar dagens brister i planeringen när det gäller att främja kollektivtrafik.

## Framgångsfaktorer

Möt de nya möjligheterna genom en stor öppenhet för förändringar och en uttalad vilja till bred dialog mellan politiker, planerare, trafikhuvudmän och näringslivet. Ge samhällsplaneringen legitimitet att forma en fysisk samhällsutveckling som både kan främja tillväxt och välfärd!

## Åtgärder

En rad åtgärder på kort och lång sikt samverkar i en kedja:

- *Skapa en trovärdig målbild!* En planeringsprocess som skapar samma föreställningsvärld i olika aktörers huvuden måste starta med en trovärdig *bild* av ett kollektivtrafiksystem med uppåt hälften av den motoriserade trafiken i större städer och pendlingsstråk. Regional planering ska främja tätorter i samverkan, en medveten kommunal tätortsplanering ska främja välfungerande bytespunkter och störst bebyggelsestäthet i de starka kollektivtrafikstråken.
- Ska målet förverkligas krävs att *skarpare allianser byggs* mellan lokala, regionala och nationella aktörer och att finansieringsfrågorna får tydliga lösningar.
- *En resurssnål samhällsplanering måste utvecklas*, där kollektivtrafikförsörjningen blir norm för tillkommande bebyggelse av viss omfattning
- *Förenkla lagstiftningen*, så att man bl.a. bättre kan samordna de processer som krävs för beslut enligt PBL och trafiklagarna och slipper dubbla processer. RUP bör innehålla en fysisk strukturplan och kopplingen RUP - översiktsplan förstärkas.
- *Skärp processreglerna*. Ge trafikhuvudmannen en tydligare roll i samhällsplaneringen och redovisa trafikkonsekvenser i MKB till planer och program.
- *Förbättra planeringsunderlagen* Det behövs tydligare underlag för bedömning av transportbehov, trafikkonsekvenser och deras effekter på hållbar utveckling. Staten bör hålla basdata i GIS tillgängliga oberoende av administrativa gränser. Samhällsekonomiska modeller bör kompletteras med bredare beslutsunderlag.
- Slutligen krävs en tydlig satsning på *Kompetensutveckling och kompetenscentrum*: en gemensam kompetensutveckling av bebyggelse- och trafikplanerare för att på bred front kunna utnyttja den nyaste erfarenheten och goda exempel.

## Pendling över länsgränser

Arbetsmarknaderna växer och följer inte administrativa gränser. Det finns en enighet i sektorn om att en länsgräns inte skall få hindra/komplicera bra trafikplanering samt att spårbunden trafik är stommen till hållbar volympendling. Det finns däremot olika uppfattningar kring frågan om hur en framtida avreglering av järnvägen ska se ut när

det gäller förhållandet mellan kommersiell och upphandlad trafik. Detsamma gäller för huruvida den invändningsrätt som Trafikhuvudmannen har när det gäller fjärrbussars trafik är bra eller dålig. De senare frågorna blir intressanta frågeställningar för kommande utredningar om avregleringen av järnvägen samt översynen av kollektivtrafiklagstiftningen.

#### Åtgärder

En utveckling av pendlingsmöjligheterna bör inledas med en kartläggning och analys av pendlingsströmmarna i Sverige (oberoende om de görs med bil eller kollektivtrafik) idag. Allianser bör bildas och trafiken planeras inom dessa pendlingsregioner. Prisfrågorna måste hanteras i detta sammanhang så att resenären/pendlaren kan resa på ett enkelt sätt. Föreslå dynamiska prissättningsmekanismer för pendling över länsgräns. Se till att det finns förutsättningar även för ”marginalpendling” mellan dessa pendlingsregioner (från en region in i en annan) Utse en part som håller ihop arbetet med unik hållplatsidentifiering och linjeannonsering.

### **Kollektivtrafik på landsbygd**

#### Framgångsfaktorer

- Anpassa trafiken till resenärernas önskemål om att resa snabbt, enkelt och tillförlitligt.
- Ägarna, kommuner och landsting/regioner, bör ta ett samlat ansvar för hela trafiksystemet så att trafiken samordnas effektivt och skapar ett hela-resanperspektiv även till och från perifera områden. Genom en effektiv samordning kan utbudet av trafik ökas utan att ytterligare resurser behöver tillföras. För att detta ska kunna genomföras behöver viss lagstiftning ses över och hinder tas bort.
- Redovisa och följa upp effekter av olika åtgärder
- Fungerande dialog mellan entreprenörer och upphandlare
- Tillgång till bra utbildning för att klara varierande åtaganden av service
- En effektiv samordning av anropsstyrd och tidtabellsbunden trafik
- Möjligheter att få information om och boka biljetter av alla resmöjligheter
- Utnyttja alla möjligheter till bra lösningar för resenärerna genom att i det fortsatta arbetet även ta tillvara möjligheter i utökad samåkning och bildelning

#### Åtgärder

Huvudstrategin bör vara att verka för effektiva stomlinjestråk med yttäckande anslutningstrafik. Genom att integrera stomlinjerna med utvecklad matning så gynnas både stomlinjer och perifera områden. De perifera delarna av trafiksystemet knyts samman och utgör ett viktigt underlag för stomlinjerna. Stomlinjerna kan få effektivare linjedragning och samtidigt som trafiksystemet kan klara det yttäckande resbehovet.

Ersätt nuvarande lag om kollektivtrafik med en ny lag om kollektivtrafik som omfattar alla samhällsfinansierade resor, och där inga hinder finns för en utvecklad och mera samordnad trafik.

Staten bör ta ett större ansvar för kostnader när det gäller kollektivtrafik, bl.a. stöd till utveckling av nya transportsystem för landsbygden samt studier av olika åtgärders effekter.

Taxiservice saknas på allt fler områden. Det beror till stor del på hur upphandlingen av främst den särskilda kollektivtrafiken genomförts. Det finns behov att objektivt belysa för- och nackdelar med olika upphandlingsmodeller, både för att använda samhällsresurserna på ett optimalt och för att behålla en tillräcklig taxiservice för att klara hela-resan-perspektivet även på landsbygden.

Utveckla upphandlingslagstiftningen så att trafikhuvudmannen ges möjlighet att tillgodose resbehov genom att, själv eller tillsammans med andra myndigheter, upphandla även annan service eller samordna trafikering med annan lokal service.

Utveckla mätmetoder för att kartlägga och följa tillgängligheten för all trafik i hela landet, Genom GIS-baserade system kan tillgängligheten beskrivas på en detaljerad nivå.

Sprida goda exempel på erfarenheter av landsbygdstrafik.

### **Funktionell kvalitet och störningshantering**

För att kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska kunna öka krävs att planering, utförande och uppföljning präglas av förståelse för kundernas situation och behov. Kollektivtrafikkunder kräver enkel, tydlig och trafikslagsoberoende information om resealternativ så att de kan fatta beslut om det lämpligaste sättet för resa i varje situation. Vidare kräver de att resa kan företas enligt den information som levererats.

#### **Prioriterade åtgärder**

För att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet och stärka resenärernas förtroende för kollektivtrafiken föreslår grupp ”Funktionell kvalitet och störningshantering” prioriterade åtgärder inom följande områden:

- Insatser för att förståelse för kundernas situation och behov ska vara styrande för arbetssättet hos samtliga aktörer inom kollektivtrafiken.
- Förbättrad samverkan mellan operatörer, sektorsmyndigheter, lokala Trafikhuvudmän (THM) och organisationer som Samtrafiken m.fl. för att säkerställa funktionell kvalitet och störningshantering.
- Se trafiksäkerhetsarbetet som del av kvalitetsarbetet i kollektivtrafiken och arbeta med kvalitetssäkringssystem för busstrafiken.
- Insatser för att komma tillrätta med kapacitetsbrister inom de olika trafikslagets infrastruktur inklusive informationsarbetet och fordonstillgång.
- Insatser för att säkerställa att samtliga aktörer tar sitt ansvar för den funktionella kvaliteten i kollektivtrafiken, ( t ex kraftsamlingar inom järnvägen Stockholm/Mälardalen, Västsverige och Skåne-regionen)

Mer i detalj så handlar det om att t.ex.

- Synliggöra kundens behov och attityder genom ett systematiskt och kontinuerligt arbete med olika typer av kundundersökningar. Detta handlar såväl om utveckling av och bättre nyttjande av SLTFs Kollektivtrafikbarometern som om andra kompletterande kundundersökningar.

- Skapa en grupp på nationell nivå för samverkan kring funktionell kvalitet i kollektivtrafiken. Denna ansvarar för att en gemensam bild med tillstånd och mål tas fram och kommuniceras.
- Säkra fordonskvaliteten genom bättre förebyggande underhåll. Detta skall ske bl.a. genom bättre underhållsplanering, utvecklade underhållsavtal med entreprenörer och skärpta leveranskontroller. Vidare skall utnyttjandet av fordonen förbättras genom effektiva incitament för entreprenörerna.
- Skärpta och utvecklade kvalitetskrav i upphandlingar av drift och underhåll av väg- och järnvägsanläggningarna.
- Ökad operativ samverkan mellan aktörerna genom införande av s.k. TLS (trafikledningssamverkan). På detta sätt minskas risken för brutna anslutningar, bättre samlad information kan ges till resenären och kostnaderna för ersättningstrafik kan minskas.
- (Fysiskt) samlade funktioner för hantering av samverkan och störningsinformation
- Förbättrad utbildning av förare, tågvärdar, trafikinformatorer etc. i kundbemötande

## Fordon

Här är uppdraget att ta fram förslag på hur man kan få billigare fordon och effektivare upphandlingar.

### Framgångsfaktorer

En kritisk framgångsfaktor för att få till billigare fordon är att branschen enas så långt det bara går om gemensam standard. Detta gäller i alla funktionalitet, design, ergonomi m.m. Detta självklart utan att göra avkall på en god komfort, kvalité och trafikekonomi eller annat som gör att kollektiv-trafiken är attraktiv. Viktigt är att detta inte skapar en monopolsituation vad gäller fordonsleverantör. (Detta gäller alla fordonslag)

En annan kritisk framgångsfaktor är att sprida ut upphandlingar över året vilket även kräver samarbete i planering mellan trafikhuvudmännen. (Detta gäller främst busstrafik).

En tredje framgångsfaktor är att tiden från anbudsförfrågan till avtalsstart blir betydligt längre. Tolv månader har nämnts som en bra längd.(Detta gäller främst busstrafik)

En väsentlig framgångsfaktor för att få kostnadseffektivare tågtrafik är att fordonsleverantören ges längre leveranstider.

### Åtgärder

SLTF:s nätverk för upphandlare tar ansvaret för att:

- Det blir en god spridning av avtalsstarter genom hela landet.
- Det blir rimliga tider mellan avtalets signering och avtalsstart, ett minimum är 8 månader, helst 12 månader.
- Att anbudsförfrågningar finns även på engelska.
- Benchmarking gentemot andra marknader i Norden och övriga Europa.

## Goda exempel

### Systematiskt arbete med kundsynpunkter

Kundundersökningar har blivit alltmer vanliga. Det handlar om resvaneundersökningar (RVU), ombordundersökningar, kvalitets- och attitydundersökningar etc. Den mest spridda marknadsundersökningen inom kollektivtrafikbranschen i Sverige är Kollektivtrafikbarometern som genomförs av Svenska Lokaltrafikföreningen, SLTF, i samarbete med ett antal kollektivtrafikbolag.

System för klagomålshantering finns hos en del trafikmyndigheter. Trots detta visar resultat från SLTF:s kollektivtrafikbarometer att en av de faktorer som kunden är minst nöjd med är lyhördheten. Det gäller oavsett vilken del av landet som avses.

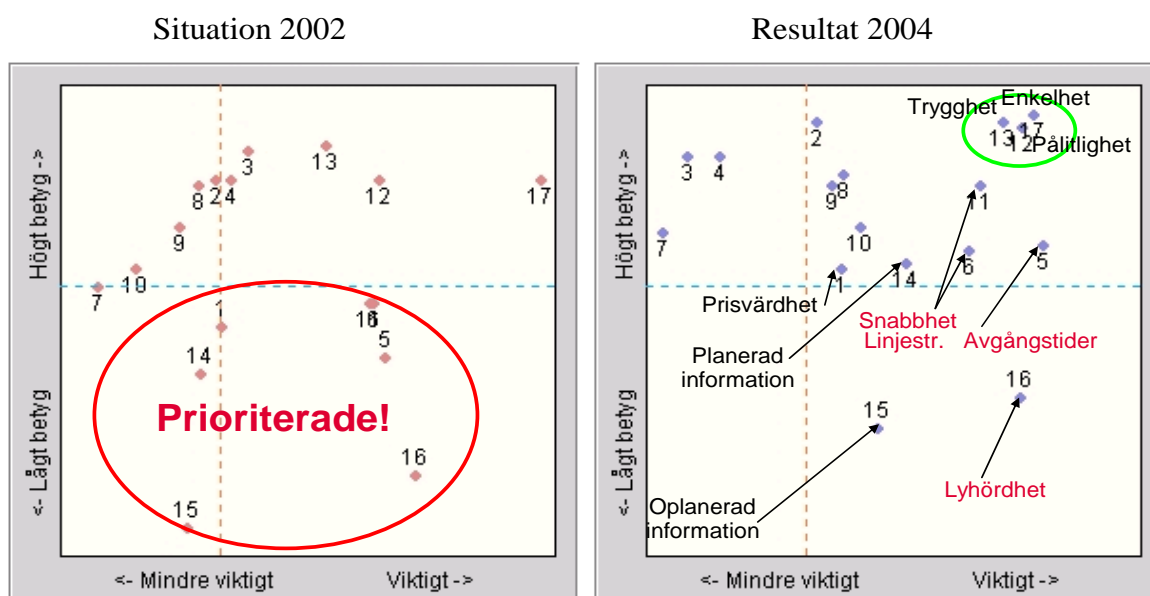
Kollektivtrafikbarometern är ett verktyg som kan användas som ett hjälpmedel för att prioritera rätt saker utifrån ett kundperspektiv. Med hjälp av åtgärdsmatriser kan man till exempel utläsa vilka faktorer som både är viktiga för kunden och får ett lågt betyg.

Ett gott exempel inom detta område är Luleå lokaltrafik (LLT) som under ett antal år valt att aktivt arbeta med åtgärdsmatriser. I den vänstra figuren nedan, visas LLT:s utgångsläge hösten 2002. De hade problem med linjenätets utformning, långsam trafik och det fanns en uppfattning om dåliga avgångstider (passar inte). LLT hade också problem med att nå ut med information till kunderna (faktor 14,15). Resultatet togs på allvar och beslutet blev att prioritera just dessa områden.

Två år senare, illustreras i den högra figuren, har åtgärderna resulterat i nöjdare kunder, samtliga prioriterade faktorer har dels rört sig uppåt (högre betyg) samt till höger i figuren (blivit viktigare).

Figur – Åtgärdsmatriser LLT 2002 och 2004, källa TEM AB

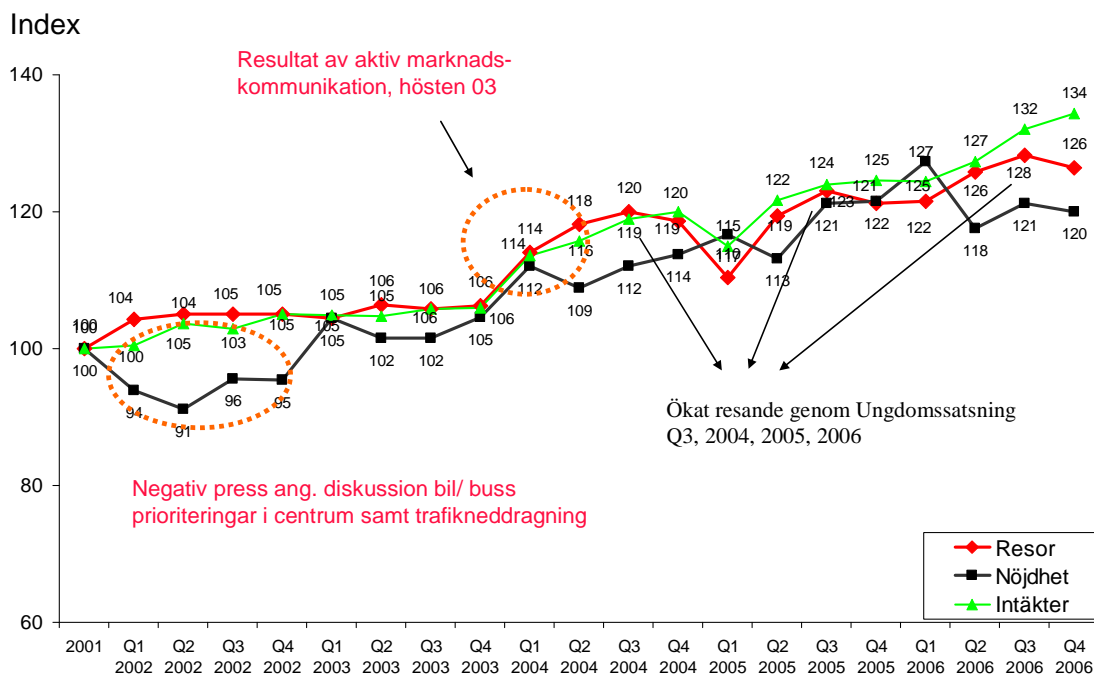
### Åtgärdsmatris – LLT 2002 vs 2004 - regelbundna resenärer



Resandet i Luleå lokaltrafik har mellan 2003– 2006 ökat med 26 procent och antalet nöjda kunder har ökat från 75 procent till 88 procent. (se figuren nedan).

Figur – Luleå lokaltrafik utveckling 2001 – 2006, resande, intäkter och nöjdhet

### LLT Utveckling 2001-2006; Nöjdhet (allmänhet) – Resande – Intäkter



Källa Ange Björk, LLT

#### Tydligare målstyrning i kollektivtrafiken

Ett bra exempel på hur man använder utmanande mål i planeringen av kollektivtrafiken är projektet K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet. K2020 är ett brett samverkansprojekt mellan alla ansvariga organisationer i Göteborgsområdet – kommunala, regionala och statliga. Syftet är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering, beslut, finansiering och genomförande i respektive organisation.

Kollektivtrafiken har pekats ut som ett av de viktigaste instrumenten för att utveckla Göteborgsområdet i hållbar riktning. Det råder total enighet om att kollektivtrafiken ska öka avsevärt, målet är att marknadsandelen ska öka från dryga 25 procent till närmare 40 procent.

En målbild – baserad på just denna ökning – har tagits fram. Målbilden ger exempel på de åtgärder som måste genomföras. Det är exempelvis nya buss-, spårvagns- och järnvägssatsningar, att utveckla knutpunkter, att skaffa nya fordon, att ge aktivt stöd till trafikant, bearbeta marknaden och samverka med andra trafikslag och se över prispolitiken mm.

#### Trepartssamarbete med gemensamma mål och drivkrafter

I Helsingborg arbetar man sedan en tid tillbaka aktivt med ”partnerskap” mellan trafikhuvudmannen, kommunen och entreprenören. Organisationen är att en styrgrupp

med ledare från alla tre intressenterna utsåg tre arbetsgrupper som var och en också hade denna representation.

- Arbetsgrupp för information och marknad, ska hantera kommunikationen i projektet, formulera riktlinjer för fortsatt kommunikationsarbete fram till 2014 samt ta fram aktiviteter för att öka resandet från ett marknadsperspektiv.
- Arbetsgrupp Infrastruktur. Arbetsgruppen arbetar med att öka framkomligheten, målet är att genomsnittshastigheten ska vara 25 km/h för stadsbussarna.
- Arbetsgrupp Trafik ska ta fram en marknadsanpassad tidtabell.

#### *Framgångsfaktorer:*

- Alla tre parter som kan påverka att fler tar det kollektiva alternativet finns representerade i arbetsgrupperna.
- Alla tre parter arbetar mot ett gemensamt mål. Ingen målkonflikt.
- Win-win-situation i partneringsarbetet. Entreprenören tjänar mer pengar på hög kundupplevd kvalitet och fler antal påstigande, vilket innebär att entreprenören är intresserad av att jobba marknadsorienterat med högt fokus på kvaliteten. Större fokus på intäkterna än kostnaderna. Staden vill uppnå en renare stadsluft genom att färre personer tar bilen. THM:s ekonomi mår bättre av att kostnadstäckningen från biljetter blir högre genom att fler åker kollektivt.
- Politiskt förankrat mål som skapar långsiktighet oavsett politiskt styre.

#### *Utfall*

Dialogen har ökat mellan de tre parterna och alla känner en större delaktighet. Bussens image har ökat markant. Genom att den kundupplevd kvaliteten är mycket hög samt att det genomförts en rad olika marknadssatsningar. Positiv spegling av bussarna i den lokala pressen. Bussvision Helsingborg har skapat en yrkesstolthet bland bussförarna som känner en oerhörd stolthet att vara del i att rädda miljön i Helsingborg genom att vara goda ambassadörer och säljare av en hög kvalitet, vilket bidrar till fler resenärer.<sup>6</sup>

#### Ökad service och efterfrågestyrda prissystem i den kommersiella interregionala tågtrafiken

Det interregionala resandet med tåg ökar mycket kraftigt sedan några år tillbaka, årligen med ca 10 %. Tåget fortsätter att ta marknadsandelar från både flyget och bilen, och SJ AB investerar nu bl.a. i nya tåg för att möta kundernas önskemål om snabba och bekväma tågresor. Resandeökningen beror till stor del på att SJ lyckats utveckla servicen på tågen samtidigt som nya prissystem införts med i princip helt rörliga efterfrågestyrda priser. Servicen har förbättrats genom upprustning av tåg, restidsgaranti, webbaserad försäljning, nya sätt att distribuera biljetter, biljettlöst resande, nya serveringskoncept, internet ombord, nytt kundprogram (SJ Prio) etc.

För närvarande finns det inte något annat tågföretag som så konsekvent tillämpar principer om rörliga efterfrågestyrda biljettpriser som SJ. 2004 lanserade SJ en utvecklad form av efterfrågestyrd prissättning av enstaka resor ("Just Nu"). "Just Nu"-

---

<sup>6</sup> Bussvision Helsingborg. Underlag från Arriva.

biljetter har blivit en stor succé och merparten av försäljningen på långa och medellånga sträckor utgörs av sådana biljetter. Systemet anpassar inom fastställda ramar priset efter variationer i utbud och efterfrågan. I praktiken innebär systemet att avgångar med lägre efterfrågan behåller ett lågt utgångspris, medan avgångar som många vill resa med får ett successivt högre pris ju fler som bokar biljetter. En viktig framgångsfaktor är att Just nu-biljetten upplevs som enkel att köpa och förstå av kunderna. SJ har också som första järnvägsföretag lanserat auktion av tågbiljetter på Internet.

SJ tillämpar s.k. nettoprissättning. Det innebär att det totala biljettpriset utgår ifrån ett specificerat pris för enbart själva tågresan, och sedan görs olika påslag beroende på kostnader för försäljning och distribution av den aktuella biljetten. En stor fördel med nettoprissättning är att kunderna ser vad SJ tar betalt för tågresan och vilka ytterligare kostnader som läggs på för bokning, betalning och distribution av biljetterna. De kunder som vill minska sina resekostnader kan då aktivt söka det bästa sättet att få ett lågt totalt biljettpris.

#### Kollektivtrafik som medel i regionförstoring

Kollektivtrafiken i Skåne har utvecklats snabbt sedan Skånetrafikens tillkomst år 1999. Antalet resor har ökat med ca 60 procent och persontransportarbetet med 90 procent. Utvecklingen har flera förklaringar. Flera geografiska faktorer har gett förutsättningar för ökat resande bland annat tillkomsten av Öresundsbron, Skånes flerkärniga ortsstrukturer och en ny sträckning av Väst kustbanan mellan Lund och Helsingborg via Landskrona. Organisatoriska faktorer såsom bildandet av Skåne län och det samlade trafikhuvudmannaskapet under Region Skåne har gett förutsättningar funnits för kraftfulla beslut, bland annat betydande investeringar i tåg.

En tredje faktor är sättet man utvecklat trafiken på. En framgångsfaktor har varit ett generellt pris- och biljettsystem, Skånetaxan, med fria övergångar mellan regionaltrafik och lokal trafik. Detta infördes kort tid efter det att Skånetrafiken bildades. En annan framgångsfaktor var satsningen på regionaltågstrafik med eget affärsansvar för betydande delar. Tillsammans med det danska järnvägsbolaget DSB (och senare Trafikstyrelsen), de sydsvenska grannlänerna och SJ är Skånetrafiken ansvariga för Öresundstågstrafiken och har byggt ut den till att knyta samman hela Sydsverige. Satsning har skett på trafik med tåg och buss i starka stråk. Resenärerna kan åka med Skånetrafikens biljetter på alla tåg i Skåne, utom X2000.

#### Partnerskap för bättre trygghet i kollektivtrafiken

Jönköpings Länstrafik tog aktivt tag i frågan om trygghet i kollektivtrafiken och genomförde ett internationellt projekt i samarbete med den internationella kollektivtrafikunionen (UITP). Flera olika delstudier genomfördes och den breda styrgruppen insåg vikten av att arbeta i partnerskap. Planering kräver samverkan med flera parter, den dagliga driften behöver stöd i t.ex. konflikthantering, medias bild måste följas kontinuerligt, fakta om incidenter analyseras. Sedan 2006 arbetar Jönköping i ett partnerskap – Länstrafiken, kommunen, Polismyndigheten, operatörer, lokala Brå. Partnerskapet har lett till snabba och verkningsfulla aktiviteter; konfliktkurser för samtliga bussförare har genomförts av polisen, trygghetsvandringar i samband med nya bostadsområden, förstudie om incidentrapportering mm.

Genom partnerskapet lyfts frågor, som t.ex. att bristen på trygghet ger ekonomiska och miljömässiga effekter. Att inte våga resa kollektivt ger både företags- och samhälls-ekonomiska konsekvenser. Investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur som inte nyttjas beroende på upplevd otrygghet är missbrukade resurser. Kollektivtrafikresandet skall öka för att det hållbara samhället skall kunna genomföras.

#### Kollektivtrafik på landsbygd, integrering av skol- och linjetrafik

Tillsammans med Bjuvs, Helsingborgs och Svalövs kommuner arbetar Skånetrafiken med ett ”modellförsök” där en anropsstyrd samordnad service-/flexlinje har planerats för att bättre ta till vara på de resurser som finns för samhällsbetalad trafik inom ett geografiskt avgränsat område. Målet är att fördubbla utbudet på landsbygden samtidigt som nettokostnaderna ska hållas oförändrade genom en effektivare samordning mellan färdtjänst-, sjuk- och skolresor och den allmänna kollektivtrafiken. Syftet är att denna modell på sikt ska kunna spridas och användas framgångsrikt i hela Skåne. För närvarande pågår aktiviteter för att utvärdera trafiken.

Vidare har Bjuvs, Helsingborgs, Svalövs och Åstorps kommuner under ett antal år samarbetat kring upphandling av skolskjutsar. Inför kommande upphandlingar, med trafikstart under 2008-2009, har man för avsikt att flytta resurser från de speciella skolskjutsarna till linjetrafiken, för att kunna erbjuda mer trafik till allmänheten. Detta går också hand i hand med det utökade fria skolvalet för gymnasieskolan. Kollektivtrafikens utbud kan antas vara avgörande för om valet verkligen kan upplevas som fritt av skoleleverna. Samarbetet i den nya sk Söderåstrafiken innebär att det aktuella området kan få en kapacitetsstark kollektivtrafik av hög standard, samtidigt som helt nya resmöjligheter skapas för alla i området. Trafiken har därmed förutsättningar för framgångsrik marknadsbearbetning.

## Forskning, utveckling och demonstration

### Forskningsseminarium

Under oktober genomfördes ett forskningseminarium på temat ”Hur gå från ord till handling?” Seminariet genomfördes tillsammans med SLTF:s FUD-råd, Vinnova och Centrum för tjänsteforskning, vid Karlstad universitet. Ett antal intressanta föreläsningar om aktuell forskning och goda exempel hölls. Presentationerna finns på [www.vv.se/kollframmat](http://www.vv.se/kollframmat). Nedan sammanfattas de viktigaste slutsatserna från seminariet.

Ett huvudsyfte är att utveckla en forskningsverksamhet som är relevant för kollektivtrafikens verksamhetsområde. Kravet bör vara att leverera en forskning som både är relevant och som håller en hög vetenskaplig kvalitet. Akademisk forskning har som mål att gå på djupet och kritiskt granska olika problem. Kollektivtrafiken har samtidigt ett behov av konkreta resultat. Det gäller att förena dessa båda krav.

### Varför samverkan?

- Båda vinnare: access till praktiken/ forskningskunskap inom specifikt område
- Ömsesidig inspiration och läroprocess
- Säkerställa implementering av ny kunskap
- Viktigt att acceptera skillnader i mål, perspektiv etc.

- Olika kunskapsbärare vetenskapsartiklar – rapporter – workshops – industridoktorander

Vilka är framgångsfaktorerna för att vi ska få en bättre interaktion mellan FUD och utveckling av kollektivtrafiken?

Några punkter från diskussionen:

- Det måste finnas ett samspel mellan forskningen och ”verkligheten”.
- Vi måste ta till oss ny teknik och även se hur kollektivtrafiken ser ut i övriga Europa – ”goda exempel”.
- Vi som sitter i branschen har ett stort ansvar för utveckling.
- Vi måste lyssna mer på resenären och lära oss mer om olika resenärers behov.
- Forskarna måste ”översätta” rapporterna. Vi måste överbrygga gapet mellan forskning och verksamhet.
- Alla delarna viktiga – forskning – utveckling – demonstration- implementering
- Ta emot ex- jobbare
- SLTF:s FUD råd – forum för dialog mellan kommun/landsting och THM
- Mer samverkan mellan THM

PROCEED, handbok och utbildningsmaterial för kollektivtrafik i små och medelstora städer<sup>7</sup>

PROCEED är ett projekt inom EUs 6:e ramprogram och omfattar 12 partners. Huvudsyftet med PROCEED är att ta tillvara på senare års forskningsresultat från kollektivtrafikområdet, erfarenheter från kollektivtrafikoperatörer och framgångsrika kollektivtrafiksatsningar för att ta fram europeiska rekommendationer och riktlinjer i form av en planeringshandbok för kollektivtrafikplanering. PROCEED är uppdelat i tre huvuddelar: analys, sammanställning och verifiering mot avnämare. Resultaten kommer att presenteras dels i tryckt form, dels elektroniskt. Dessutom kommer ett utbildningspaket att tas fram.

Man tar i projektet fram en Databas med ”goda exempel” – städer i respektive land. Nedan visas fyra exempel.

Jönköping

- Trafiksanering i centrum – paket för buss-/cykel-/biltrafik
- Tänk spårvagn – kör buss
- Två stombusslinjer, CityBussarna (idag tre linjer) – 10-min trafik
- Nya fordon med låggolv
- Funktionshinderanpassade hållplatser med realtidssystem
- Signalprioritering i korsningar
- Busskörfält
- En framgångsfaktor: stor politisk enighet samt samarbete THM/kommun

<sup>7</sup> PROCEED, Trivector Traffic AB

## Helsingborg – nytt grepp 2005

- Tätt samarbete inleddes mellan Skånetrafiken – kommun – Arriva
- Mål: dubbla antalet resor till år 2014
- Resultat: +30% på 2 år
- Fyra stomlinjer med 5/10-min trafik
- Förbättrad infrastruktur och fordon: -signalprioritering i korsningar, bättre bytesmöjligheter, nya enhetliga biogasbussar
- Intensiv marknadsföring, förbättrad image och kundnöjdhet
- Kvalitet viktigt (körstil, renlighet etc)

## Almare – kollektivtrafik i centrum

- Komplet ny stad norr om Amsterdam
- All bebyggelse planerad utifrån kollektivtrafiken; 400m till hållplats
- Resultat: +40% 2000-2006
- Signalprioritering i alla korsningar
- Busskörfält
- Stark koppling till tågtrafik
- Hög framkomlighet = pålitlighet
- Intensiv marknadsföring under namnet MAXX – starkt varumärke

## Brighton - samarbete trots avreglering

- All kollektivtrafik utanför London är avreglerad; de lokala myndigheterna har ingen formell makt över busslinjer, biljettsystem etc.
- I Brighton finns dock sedan lång tid framgångsrikt samarbete mellan lokal myndighet och operatör
- Operatören: hög turtäthet, enkelt biljettsystem, löpande investering i bussparken, arbetsätt med kunden i fokus, effektiv information och marknadsföring
- Lokal myndighet: bussprioriterande åtgärder, löpande investeringar i bussinfrastruktur, en effektiv parkeringsstrategi, inskränkningar för biltrafiken pendlarparkeringar

## Avancerade system för framtidens personresor

Banverket, Vägverket och Vinnova stödjer i ett gemensamt program forskning inom kollektivtrafiken (Framtidens personresor). Under perioden 2007-2009 ges 23 projekt sammanlagt 20 miljoner kronor. I nästa utlysning, våren 2009, kommer ytterligare 30 miljoner kronor att fördelas

Mer effektiva system för kollektivtrafik behövs i framtiden. Vi har hittills sett att mer lättanvändbara fordon, särskilda körfält/banor samt kombinationer av spårvagnar och tåg har visat sig både kunna öka resandet och höja statusen i kollektivtrafiken.

Banverket, Vägverket och Vinnova behöver ett strategiskt underlag för att kunna bedöma om och i så fall hur mer avancerade system för personresor – på spår eller bana – kan utvecklas och införas. Ett sådant underlag kommer att ta fram.

Konsultuppdrag pågår som kommer att ge myndigheterna bättre kunskap om

förutsättningarna för finansiering av spårtaxi jämfört med buss och tåg. Uppdragen kommer att slutredovisa sina studier under hösten 2008. Det pågår även studier och planering i ett antal kommuner.

## **Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet**

Arbetet har bedrivits med stor öppenhet och i bred samverkan mellan branschens parter. Branschen har deltagit i arbetet med ett stort engagemang både vad gäller att avsätta resurser för praktiskt arbete och i att forma handlingsprogrammet. I arbetsgrupperna har identifierats ca 150 förslag till åtgärder på varierande nivå. Många av åtgärderna är möjliga att genomföras redan under 2008 medan andra kräver ytterligare konkretisering och förankring.

Det fortsatta arbetet förutsätter en tydlig rollfördelning mellan olika aktörer. Staten har en viktig roll som infrastrukturhållare och att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling genom att anpassa lagstiftningen.

Ett fortsatt arbete med att utveckla vilka åtgärder som ger bäst resultat bör ingå som en naturlig fortsättning för hela branschen under de kommande åren. Det innebär att det företrädare inom kollektivtrafikbranschen ansvarar för att samarbetet fortsätter mellan olika aktörer för att genomföra prioriterade åtgärder. Samarbetet bör utvecklas så att vi gemensamt säkerställer att vi går i riktning mot målen och att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot visionen. På detta sätt kommer branschen att fungera som ett modernt nätverkssamarbete byggt på effektiva allianser mellan branschens olika aktörer. En sammanhållande part bör utses för det fortsatta arbetet. Regeringen bör ta ställning till hur man för sin del ser på det fortsatta arbetet.

De angivna målområdena behöver ges definierade mått och angivna målnivåer. Mål för ekonomi, effektivitet mm ska formuleras i det fortsatta arbetet. Varje enskild aktör ansvarar för att med utgångspunkt från den gemensamma visionen och värdegrunden bryta ned de övergripande målen och åtgärderna till att gälla den egna verksamheten och dess specifika förutsättningar.

Uppföljningssystem behöver utvecklas där årlig uppföljning bör ske. Denna bör vara kopplad till en dialogprocess mellan aktörerna för att i samband med mätningarna gemensamt kunna diskutera hur det fortsatta arbetet kan vidareutvecklas.

## Bilagor och underlagsrapporter

### Inspel till Näringsdepartementet från KOLL framåt

**Bilaga 1a** 2007-10-01 Kompletterande underlag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen

**1b** 2007-10-01 Investeringar i allmänna utrymmen i stationshus

**Bilaga 2** 2007-10-24 KOLL framåt – kompletteringar och prioriteringar

**Bilaga 3** 2007-10-29 Användbar kollektivtrafik för funktionshindrade

### Förteckning över underlagsrapporter

1. Ansvar/Roller/Avtal
2. Kulturförändring inkl affärsmässighet
3. Beskattning och regelverk
4. Samordning av system för information, bokning och biljetthantering
5. Attraktiva, tillgänglig och effektiva bytespunkter/stationer
6. Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade
7. Specifik satsning i medelstora och stora städer
8. Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering
9. Pendling över länsgränser
10. Kollektivtrafik på landsbygd
11. Kvalitet i kollektivtrafiken – Funktionell kvalitet och störningshantering
12. Fordon



**Vägverket**  
781 87 Borlänge  
0771-119 119  
[www.vv.se](http://www.vv.se)



**Banverket**  
781 85 Borlänge  
0243-44 50 00  
[www.banverket.se](http://www.banverket.se)

Vägverket

Banverket

**Margareta Husfeldt**  
Projektledare  
Tfn: 08-75 766 86

**Bengt Rydhed**  
Projektledare  
Tfn: 031-10 32 33

Datum:

2007-10-01

Beteckning:

Vägverket: YT20A 2006:18013

Banverket: HK-06-3695/SA10

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **Kompletterande underlag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen**

Enligt överenskommelse lämnas härmed kompletterande underlag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen från KOLL framåt. Underlaget är förankrat i Banverkets och Vägverkets ledning samt i styrgruppen för KOLL framåt. Underlaget omfattar delar som inte fanns kostnadsuppskattade i det material som skickades in i juni 2007.

Följande områden ingår i det kompletterande underlaget:

- Särskild satsning på kollektivtrafiken i medelstora och stora städer samt i starka regionala stråk
- Utveckling av landets stationer/bytespunkter
- Ledsagning i kollektivtrafiken

När det gäller utveckling av landets stationer/bytespunkter och ledsagningssystem kan vi bara beskriva totala kostnader där ansvar och roller ännu inte är klarlagda.

### **Särskild satsning på kollektivtrafiken i medelstora och stora städer samt i starka regionala stråk**

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för ett långsiktigt hållbart transportsystem och för att nå alla de transportpolitiska delmålen. Genom en utvecklad kollektivtrafik underlättas pendling till arbete och utbildning vilket ger vidgade arbetsmarknadsregioner och en positiv regional utveckling och tillväxt.

För att få en hållbar utveckling inom transportområdet måste andelen resor med kollektivtrafik sammantaget öka.

I enlighet med regeringsuppdraget lämnade Banverket/Vägverket i juni en delrapport. I denna redovisar KOLL framåt en bild över kollektivtrafikens problembild och grova förslag till nya insatsområden. Dessa bearbetas nu inom projektet och slutrapport med handlingsprogram ska lämnas vid årsskiftet. Vi bedömer att det krävs stora resursinsatser men också en kulturförändring från produktionsinriktning till serviceinriktning. Det finns goda exempel att utgå från. Inget av dessa har dock tagit ett helhetsgrepp, varför vi ser goda förutsättningar för ytterligare effekter. Förutom bättre infrastruktur så behövs också ett bättre utbud samt kundanpassad information och andra tjänster som gör det enklare och mer tillförlitligt att resa. Det krävs också att kollektivtrafiksektorn blir mer lyhörd för resenärernas behov och att aktörerna skapar en gemensam affär som driver på ett ökat kollektivtrafikresande.

Vi bedömer att branschen/sectorn är villig att arbeta för en stärkt konkurrenskraft men att detta kräver en inledande stimulans från staten utöver statens ansvar för viss infrastruktur.

För att markant öka marknadsandelen måste satsningarna ske där de har störst effekt, nämligen i trafikstarka pendlingsstråk och i medelstora eller större städer. Om satsningar görs ger det också positiva effekter på miljö, tillgänglighet, regional utveckling, trafiksäkerhet och stadsutveckling. EU:s Grönbok om stadstrafik, som antogs 25 september 2007, betonar vikten av att stärka kollektivtrafiken i städerna.

Exempel på regioner där kollektivtrafiken har störst potential att vinna marknadsandelar genom en utvecklad regional trafik är Skåne, Göteborgsregionen Jönköpingsområdet, Östergötland, Mälardalen (inklusive Uppsalaområdet), Storstockholm, Gävleborg och Umeå vilket också redan är områden med kraftfull regionförstoring.

En särskild satsning, ett antal **demonstrationsprojekt**, kan innebära att redan gjorda regionala inspel kan göras ännu bättre eller att andra aktörer eller regioner stimuleras att ta initiativ. Satsningen kan genomföras som en utlysning där förslag/upplägg bedöms och väljs ut. Syftet med demonstrationsprojektet är att visa upp goda exempel och få igång en utveckling av en kundanpassad och attraktiv kollektivtrafik.

Initiativ som ska stimuleras är sådana som tar ett helhetsgrepp om kollektivtrafiken, vilket innebär en vilja att satsa på ökad lyhördhet, marknadskommunikation, incitamentsavtal, koppling till regional- eller stadsutveckling och en bättre infrastruktur. Exempel på åtgärdsområden är ett högt turutbud, hög komfort, hög framkomlighet, lättbegripligt trafiksystem, realtidsinformation, regelbundna kundnöjdhetsmätningar och väl fungerande kundklagomålshantering.

Initiativen ska komma från regionalt håll men staten bör stimulera dessa initiativ ekonomiskt. Kostnaden för satsning på större städer och regionala stråk varierar på storlek, längd och typ av åtgärder. Vår bedömning utifrån erfarenheten från olika delar av landet visar att staten bör reservera i storleksordningen **250 miljoner kronor** som ett engångsbelopp för dessa demonstrationsprojekt från år 2008 och kommande år. Statligt bidrag ska då utgå inte bara till investeringar/infrastruktur utan till ett samlat paket av åtgärder. Inom ramen för statlig finansiering ska även kunna inrymmas bidrag till utökade driftkostnader under 1-3 år. Bidraget ska kunna utgå till all kollektivtrafik. Möjligheterna till medfinansiering från EU's strukturfondsprogram bör studeras. Uppväxling kan då ske upp till 3 gånger.

Satsningen bör kopplas till uppföljningen av handlingsprogrammet och därför läggas samlat på Banverket/Vägverket. Möjligheterna att utnyttja bidrag i Banverkets/Vägverkets gällande planer fram till 2010 är begränsade men bör där detta är möjligt utnyttjas som delfinansiering. Bidraget bör kunna lämnas upp till 75 % av kostnaderna.

Av tradition har bidrag till investeringsprojekt inte beaktat vilka resultat som uppnåtts. Vi menar att staten bör skapa tydligare incitament för resultat och föreslår som alternativ till dagens statsbidrag en statlig stimulans i form av "villkorslån". Lån kan då beviljas med hela kostnaden. Beroende på resultat kan lånet efterskänkas helt eller delvis. Bedömningsmodellen baseras på måluppfyllelse utifrån transportpolitiska mål och projekt mål och måste vara administrativt enkel.

## Utveckling av landets stationer/bytespunkter

Stationen är en nödvändig och viktig del av transportsystemet och en inkörsport till kollektivtrafikresan. En väl fungerande station är viktig för synen på kollektivtrafiken. Stationsbyggnaden är också en viktig buffert när systemet inte fungerar, trafikalt eller tekniskt.

För att utveckla stationsfunktionen så att den motsvarar de behov som finns hos dagens resenärer samt de behov som den potentiella resenären har, så behövs investeringar av olika art på landets stationsanläggningar.

Fördelningen av roller och ansvar, olikheterna i uppdrag och oklarheter vid investeringar i stationshus har lett till otydliga gränssnitt mellan sektorns aktörer. Med detta följer en splittrad situation såväl när det gäller ägandet och förvaltandet av stationsbyggnader där ingen aktör har övergripande helhetsansvar för den operativa verksamheten. Klargörande av ansvar och roller samt utvecklingsbehovet är störst för bytespunkter tåg – buss och resecentrum. Därför tas inte investeringsbehovet för bytespunkter inom sjö- och luftfart eller bussterminaler upp i nedanstående beskrivning.

Idag finns ca 560 stationer/bytespunkter i kollektivtrafiksystemet<sup>1</sup>. Av dessa finns ca 200 med stationshus. Ägare och förvaltare av dessa är Jernhusen AB/SRAB för ca 140 och kommuner, THM eller privat för ca 60. Resterande stationer/bytespunkter ägs och förvaltas av Banverket, kommuner och/eller trafikhuvudman.

Stationernas utvecklings- och upprustningsbehov är stort och kan bestå av investeringar i allmänna ytor, (reserelaterade utrymmen) i stationshus och i ökade satsningar på tjänster och produkter. Exempel på detta kan vara utbyggnader av väntutrymmen för bättre resenärskvalitet, bemanning och service, ersättning av befintliga överdimensionerade allmänna utrymmen, parkeringar för cykel och bil, angöringar för taxi och långväga buss eller satsningar på särskilda pendelparkeringar.

## Finansiering idag

### Stationshus allmänna utrymmen

Idag finansieras stationshusens allmänna ytor genom att avgift erläggs av nyttjarna – trafikföretagen. Detta täcker i stort drift och underhåll, men inte kapitalkostnader för investeringar. Jernhusen ser idag inga möjligheter att finansiera investeringar i allmänna ytor.

### Kringfunktioner

Finansieringen av kringfunktioner som exempelvis parkeringar delas idag mellan aktörerna. Kommunerna bör bli en aktivare part när utökade kraftfullare satsningar blir aktuella.

### Kostnader

I det inriktningsunderlag, som Banverket nyligen redovisat, anges endast belopp för investeringar inom Banverkets ansvarsområde, för plattformar och planskildheter i stationsanläggningen samt statsbidrag för berättigade åtgärder som redovisas i inriktningsunderlaget (Dessa belopp är i sin tur större än vad som satsats tidigare år). Det som redovisas nedan för investeringar i befintliga stationshus och kringfunktioner är ett tillägg till tidigare redovisning.

Aktörerna är i stort överens i uppfattningen om behoven av stationsutveckling. Den övergripande bedömningen av kostnaden för utveckling av stationsanläggningen utgår från dagens bestånd, oberoende av de olika aktörernas strategier för framtida verksamhet:

---

<sup>1</sup> Exklusive SL:s övriga banor som Roslagsbanan och tunnelbanan. På dessa finns ytterligare ca 60 stationer.

- Förändringar av stationshus – utveckla, bygga om och anpassa. Detta är kostnader för investeringar i 200 stationshus, huvudparten av dessa kostnader är för Jernhusen ägda stationshus. Bedömd totalkostnad är ca **730 miljoner kronor**.
- En satsning, utöver de idag angivna i inriktningsunderlaget, för att utveckla parkeringsfunktionerna för både bil och cykel. Gäller speciellt utökad antal pendlarparkeringar för kopplade resor och höjning av kvalitetsnivån på cykelparkeringar. Huvudaktörer är kommuner och trafikhuvudmän men även Jernhusen. Vi bedömer att den totala samhällskostnaden uppgår till **ca 500 miljoner kronor**

Fördelningen av liknande kostnader har hittills varit hälften genom statsbidrag och hälften av huvudaktörerna. Om den fördelningen ska fortsätta att gälla innebär det dels ökade anslag till statsbidrag, dels ökade insatser av övriga aktörer. Det krävs sannolikt tydlighet från statens sida om dess ambitioner för att få med sig övriga aktörer.

Till detta kommer investeringar i allmänna utrymmen i nya projekt på nya banor i en storleksordning av **850 miljoner kronor**. I dessa projekt kan kommuner, Jernhusen eller privata komma att vara aktörer. Oklarheten vad gäller finansieringen av dessa investeringar är densamma som i befintligt bestånd. Investeringsbehovet gäller den närmaste 10-årsperioden.

## Slutsats

För att tillgodose de behov som alla parter är överens om behöver följande klargöras:

- Statens uppdrag och ansvar för investeringar i stationer behöver klargöras. Kompletterande underlag kring detta kommer att lämnas senast 1 november 2007.
- Finansiering av ökad satsning för att utveckla kringfunktionerna vid stationerna, förslagsvis genom öronmärkt ökning av statsbidragspotten och en markering av behovet av ökade insatser från övriga aktörer, främst kommuner och trafikhuvudmän.

## Ledsagning i kollektivtrafiken

I det gemensamma uppdrag till BV/VV om att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling ingår att ta fram förslag på hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationer ska byggas upp och finansieras.

Idag finns ingen sammanhållen organisation för tjänsten på nationell nivå som ansvarar för ledsagning av funktionshindrade personer inom kollektivtrafiken. Ledsagning tillhandahålls idag av olika aktörer (operatörer, stationshållare, trafikhuvudmän m.fl.) och kostnaderna ingår i ordinarie verksamhet.

Ett uppdrag har påbörjats för att få fram ett eller fler alternativ till utformning, organisering och finansiering av tjänsten ledsagning på stationer och bytespunkter. Slutrapportering sker i december 2007.

I nuläget kan endast en mycket grov kostnadsbild ges för att sedan konkretiseras i den slutrapport som lämnas i december. Då kan också förslag till finansieringslösning lämnas. Flera förslag på organisation är tänkbara, allt från rent kommersiella lösningar till andra lösningar där samhället tar ett större ansvar. En schablonbedömning av kostnad kan antingen beräknas på uppskattat antal tillfällen för ledsagningstjänst eller på behovet av bemanning på bytespunkterna. I beräkningarna görs också antaganden om antalet bytespunkter som behöver bemannas samt under vilken tid tjänsten ska vara tillgänglig.

**Alternativ – antal ledsagningstillfällen**

Med stöd av andra beräkningar antar vi att det är ca 100 000 ledsagningstillfällen per år. Då inkluderas även andra resetjänster än ledsagning.

Uppskattad utförandekostnad per timme har här satts till 300 kronor vilket ger en framtida kostnad på ca 30 miljoner kronor per år. Till detta får räknas en etableringskostnad vid utökande om ca 5-10 miljoner kronor.

**Alternativ – bemanning på större bytespunkter och stationer**

I det prioriterade nätet uppskattas behovet till att omfatta ca 100 större bytespunkter och stationer. Här beräknas ledsagningsrollen som en tillika tjänst och del i en annan utföranderoll (exempelvis stations- eller resvärd) samt har beräknats att antalet timmar ledsagning per dygn utgör ca 4 timmar varje dag på året. Det ger 146 000 arbetstimmar/år. Kostnaden per timme beräknas till 300 kronor vilket gör en driftskostnad för bemanning på ca 44 miljoner kronor per år. Etableringskostnaden tros här vara större och bedöms ligga kring ca 10-20 miljoner kronor.

Osäkerheten är stor i ovanstående räkneexempel. Beroende på val av organisation och finansieringslösning kan kostnaderna variera kraftigt. Ovanstående räkneexempel visar dock på kostnader på ca 5-20 miljoner kronor för etablering samt en driftskostnad på ca 30-44 miljoner kronor per år.

Vägverket

Banverket

Tomas Furrer

Katarina Norén

Bilaga: PM med förslag från SLTF

Datum: 2007-10-01

Beteckning:

Vägverket: YT20A 2006:18013

Banverket: HK-06-3695/SA10

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Investering i allmänna utrymmen i stationshus

### Sammanfattning

Banverket föreslår att Jernhusens transportpolitiska roll förtydligas och att en finansieringslösning åstadkoms för investeringar i allmänna utrymmen i stationshus.

### Inledning

I KOLL framåts kompletterande underlag till Näringsdepartementet, dat 071001, betonades behovet av ett fördjupat arbete för att klargöra finansieringsproblematiken vid investeringar i allmänna utrymmen på stationer/bytespunkter. Banverket och Jernhusen har genomfört detta vilket har mynnat ut i det nedan redovisade förslaget från Banverket.

Underlaget har diskuterats mellan Banverkets och Jernhusens ledningar.

### Bakgrund

Statens uppdrag och ansvar för investeringar i stationer behöver klargöras. Allt sedan avregleringen av kollektivtrafiken har frågan om stationernas användning och finansiering diskuterats. Jernhusen bildades och övertog ansvaret 2001. Vid denna tidpunkt ingick inte tidigare investeringar i de stationsavgifter som trafikföretag och trafikhuvudman erlade avgift för. Dessa hanterades i en fondkonstruktion uppbyggd för att hantera omstruktureringen av affärsverket. För de investeringar som finns behov av idag finns inte en sådan investeringslösning och därför är ett klarläggande av de finansiella förutsättningarna viktiga.

Jernhusen har en transportpolitisk roll (enl prop Moderna transporter 2005/06:160). Bolagsordningen för Jernhusen AB är generellt hållen och tydliggör inte Jernhusens transportpolitiska roll.

### **Utveckling av landets stationer/bytespunkter**

Stationen är en nödvändig del i transportsystemet där den fungerar som inkörspport till kollektivtrafikresan, som buffert när fel uppstår men också som en viktig länk i möjligheterna att öka andelen resenärer i kollektivtrafiken. Stationsanläggningen är en plats för byte och väntan mellan olika transportslag. Stationen och dess omnejd utvecklas idag också till en mötesplats för verksamheter såväl kommersiella som offentliga. För att motsvara detta och de olika behov som finns hos dagens och den potentiella resenären så måste stationsfunktionen utvecklas. För detta krävs också olika typer av investeringar i allmänna ytor (reserelaterade utrymmen) på landets stationer.

Idag finns ca 560 stationer/bytespunkter varav ca 200 har ett stationshus. Av dessa ägs och förvaltas ca 140 av Jernhusen AB/SRAB och 60 av kommuner, trafikhuvudmän eller privat. I de ca 200 stationshusen finns idag allmänna utrymmen och kommersiella verksamheter i mycket olika omfattning och grad.

### **Finansieringsmöjligheter**

Idag finansieras stationshusens allmänna ytor genom att stationsavgift erläggs av nyttjarna – trafikföretagen och trafikhuvudmän. Detta täcker i stort drift och underhåll, men inte kapitalkostnader för investeringar.

Jernhusens kommersiella roll är en viktig drivkraft i utvecklingen av landets stationer. Det är idag otydligt hur en sådan roll ska kombineras med en transportpolitisk roll som är nödvändig för att de allmänna utrymmena på stationerna ska utvecklas på ett för trafikföretagen och resenären bra sätt.

På många stationer/bytespunkter är de kommersiella verksamheterna och de allmänna utrymmena varandras förutsättningar. Det överskott som genereras i de kommersiella delarna är viktiga för möjligheterna till utveckling av de allmänna utrymmena. Resultatet av den kommersiella fastighetsförvaltningen subventionerar för närvarande inte drift eller utveckling av de allmänna utrymmena.

Om delar av vinsten på lämpligt sätt går tillbaka direkt till hanteringen av de allmänna utrymmena utan att motverka det viktiga incitament som den kommersiella verksamheten på stationen står för, skulle Jernhusens transportpolitiska roll förtydligas väsentligt.

Stationens viktiga del i genererandet av en ökad andel kollektivtrafikresenärer gör att trafikföretagens och trafikhuvudmannens intresse i stationernas utveckling är stort. Finansiering av investeringskostnader via stationsavgifter avvisas dock av trafikföretag och trafikhuvudman.

Möjlighet till långsiktighet är viktig vid investeringar i allmänna utrymmen. Om investeringar till övervägande delen baseras på stationsavgifter finns en risk att intresset blir lågt hos trafikföretagen på grund av längden på trafikföretagens avtalstider och därmed betonas de mer kortsiktiga ekonomiska villkoren.

## **Kostnader och funktionskrav**

Kostnaderna för investeringar för förändringar av allmänna utrymmen i befintliga stationshus bedöms till ca 730 miljoner kronor. Investeringar i allmänna utrymmen i stationshus för de nya banorna uppskattas till en storleksordning av 850 miljoner kronor.

För att uppnå en rimlig utrustnings- och utformningsnivå på landets stationer ska funktionella baskrav och kvalitetsmål utarbetas av Statens Stationsråd samt företrädare för trafikföretag och trafikhuvudmän. Dessa baskrav bör bli vägledande i hanteringen av allmänna utrymmen på stationerna. De utvecklingsplaner för landet stationer som ska tas fram bör vara ett samlande verktyg för att hantera investeringarna.

## **Alternativa finansieringsmöjligheter**

Det finns två typer av finansieringsmöjligheter, antingen via bidrag från staten eller via avgifter från trafikföretagen. Det senare kan innebära en delvis statlig subvention.

### *A. Stationsavgifter 100 procent*

Alternativet innebär att stationsavgifterna höjs så att tillräcklig avkastning kan erhållas på investeringar. Möjligheter att utnyttja tillkommande kommersiella byggrätter, kommunala bidrag eller andra bidrag, kan minska de nödvändiga avgiftshöjningarna.

- Det kommer dock att innebära en väsentligt ökad kostnad för trafikföretagen. På sikt kommer avgifterna behöva fördubblas jämfört med idag.
- Alternativet innebär troligtvis att avgifterna måste bli tvingande och fastställas med användande av lagstiftning eller genom myndighetsbeslut. Det kommer att innebära att den tidigare eftersträvade efterfrågestyrningen går förlorad. Engagemanget från trafikföretagens sida minskar när en stark koppling mellan företagets nyttjandevärde av stationen och kostnaden går förlorad.
- Det är troligt att ett sådant system blir kostnadsdrivande utan den reglering som sker i ett efterfrågestyrt system.

### *B. Samfinansiering av investeringar*

Förslaget bygger på principen att staten beslutar överföra utdelningsmedel från Jernhusenkoncernen som en särskild avsättning av anslag, eller likvärdigt system, samt att trafikföretagen bidrar genom ett särskilt tillägg till stationsavgifterna. Medlen ska kunna användas för bidrag vid utveckling av icke kommersiella anläggningar inom kollektivtrafiksystemet. Trafikföretagens delaktighet och inflytande vid nyttjandet av statsbidraget är viktigt.

- Jernhusen behåller sin kommersiella roll men den transportpolitiska rollen förtydligas genom att delar av Jernhusens vinster via statsbudgeten går tillbaka till investeringar i icke kommersiella anläggningar inom kollektivtrafiksystemet

- En ny form av statsbidrag inrättas för utveckling av allmänna utrymmen. De utdelningsmedel från Jernhusens verksamhet som avsätts för utveckling av de icke kommersiella delarna och den utökade stationsavgiften finansierar det nya statsbidraget.
- Villkoren för och styrningen av bidraget måste säkerställas i regelverket för statsbidrag. Ett råd bör bildas av trafikföretag, Vägverket, Banverket och andra eventuella intressenter (skulle kunna vara Statens stationsråd kompletterat med representanter från trafikföretag). Nyttjandet av dessa bidrag bör kopplas till de baskrav och kvalitetsmål som gäller samt utvecklingsplaner som utarbetats i Statens stationsråd. Banverket/Vägverket i samråd bör administrera och besluta om bidraget, efter att tagit in synpunkter från rådet.
- Bidrag bör kunna användas för stationer och terminaler för såväl tåg- som busstrafik oberoende av vem som äger stations- eller terminalfastigheten.
- Detta förslag förutsätter att övriga finansieringsmöjligheter prövas och tas till vara (avgifter, tillkommande byggrätter, kommunala bidrag etc) för att bidrag ska kunna erhållas.

Ytterligare ett alternativ som diskuterats är att finansiering sker genom att via koncernbidrag inom Jernhusen föra över överskott från lönsamma delar av verksamheten i Jernhusen till investeringar i icke lönsamma projekt. Detta skulle dock innebära att bolaget frångår den normala principen för ekonomistyrning av verksamheten, vilket skulle motverka incitamentet för uppfyllande av uppställda mål för utveckling av värde och resultat i bolaget. Istället förordas att utdelning sker till ägarenheten, som i likhet med idag, prövar hur staten vill använda sina utdelningsmedel.

Ett fjärde alternativ som diskuteras av Banverket och Vägverket är en uppdelning av Jernhusen – en kommersiell del och en icke-kommersiell del (SRAB). Detta är en parallell till det förslag som flygplatsutredningen lagd för LFV. Detta alternativ skulle renodla Jernhusens verksamhet och skulle ge ett bolag med en tydlig transportpolitisk roll där trafikverk och trafikföretag kan ges inflytande i olika former. Utan tilläggsfinansiering skulle detta alternativ i stort sett ge samma resultat som alternativ A ovan. Detta alternativ behöver dock utredas ytterligare inför ett eventuellt beslut.

Slutsats: Vägverket och Banverket förordar alternativ B. Motivet till detta är att alternativet tillvaratar incitamenten i de kommersiella verksamheterna samtidigt som det säkerställer en systematisk prioritering av investeringsåtgärder utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv. Vi bedömer även trafikföretagens möjlighet till inflytande och uppväxling av den egna insatsen med en ökning av statsbidragen kan ge motivation både till ett långsiktigt tänkande och till en avgiftshöjning.

Banverket

Vägverket

Katarina Norén

Einar Tufvesson

Kop. Per Berggren, Vd Jernhusen AB

2007-10-24

## **KOLL framåt – komplettering och prioritering**

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för ett långsiktigt hållbart transportsystem och för att nå alla de transportpolitiska delmålen. En utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att nå klimat- och trafiksäkerhetsmålen samtidigt med en positiv regional utveckling och tillväxt. En utvecklad kollektivtrafik ger också ett större bidrag till jämställdhetsmålet.

För att få en hållbar utveckling måste andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots sammantaget öka. För att öka marknadsandelen krävs mycket kraftfulla åtgärder i samverkan och resurser från sektorns alla aktörer – inklusive staten.

Det finns betydande potentialer till en ökad kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar att utvecklas både i större städer (framförallt i städer med fler än 50 000 invånare) och i stråk mellan städer och för pendling till/från regioncentra. Det är också i dessa områden som åtgärder för en mer användbar kollektivtrafik för funktionshindrade bör prioriteras.

För att få en stabil utveckling och en utvecklad kollektivtrafik bör investeringar ses som system/paket snarare än en samling smärre objekt. Erfarenheterna visar att smärre objekt oftast får ge vika för större, trots att små investeringar satta i system kan ge större och snabbare nytta för både samhälle och resenärer.

För att nå en ökad andel krävs en kollektivtrafik som sätter kunden/resenären i centrum. De viktigaste åtgärderna är de som ökar utbudet, tillförlitligheten, enkelheten och som minskar restiden. Därför föreslår KOLL framåt att regeringen gör följande prioriteringar, i nämnd ordning:

- Bejaka det engagemang och den vilja att satsa som nu sektorns aktörer visar upp. Regeringen bör därför ange en tydlig viljeinriktning i propositionen. Detta är en förutsättning för att branschen ska satsa.
- Säkerställ en satsning på drift och underhåll i de områden som har stora brister i funktionell kvalitet och har stora störningar i dag. Satsningen i årets budgetproposition måste fullföljas även kommande år och behöver sannolikt höjas.
- Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsområden) där en utvecklad, marknadsorienterad kollektivtrafik visas upp. Här kan en medfinansiering utöver 50% bli aktuell (bidrag eller villkorslån) beroende på effekterna. Bör inledas under 2008. Staten bör avsätta i storleksordningen 250 miljoner för detta.
- Säkerställ en satsning på viktiga kapacitetshöjande investeringar. Flaskhalsar finns framförallt i storstadsregionerna Stockholm-Mälardalen, Västsverige och Skåne. För exempel på specifika spårinvesteringar se Banverkets inriktningsunderlag.
- Säkerställ tillräcklig omfattning av statsbidrag till kollektivtrafikens infrastruktur. I detta ingår också investeringsbehov på stationer. Statsbidragen måste både paketeras, exempelvis utifrån stråk, och ett sista utbetalningsår bör sättas för att öka trovärdigheten. Rätt utformat är statsbidragen en bra modell för medfinansiering och ett medel för att skapa incitament för utveckling
- Stöd sektorssatsningar för bättre boknings- och betalningsmöjligheter, system för ledsagning och störningshantering, bättre metoder för uppföljning, forskning om framtida kollektivtrafiksystem mm.

Kostnaderna för investeringar (inkl de med delad finansiering, statsbidrag) och drift- och underhåll finns dels i trafikverkens inriktningsunderlag och dels i den komplettering som skickats in till departementet från KOLL framåt 1 oktober.

**Vägverket****Banverket****Margareta Husfeldt**  
Projektledare  
Tfn: 08-75 766 86**Bengt Rydhed**  
Projektledare  
Tfn: 031-10 32 33

Datum: 2007-10-29 Beteckning:

Vägverket: YT20A 2006:18013  
Banverket: HK-06-3695/SA10

## Användbar kollektivtrafik för funktionshindrade

### Mål för en tillgänglig kollektivtrafik

Den målbild som projektet redovisat och som det råder stor samsyn kring, bygger på att till 2010 ska ett nationellt prioriterat nät vara användbart för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Som läget är resursmässigt i nuvarande planer kommer det prioriterade nätet inte kunna byggas ut i sin helhet fram till år 2010. Främst är det antalet stationer som ej hinner åtgärdas samt att projektet saknar överblick över övriga aktörers planerade insatser.

Ett realistiskt mål till 2010 är att ca 80 % av det prioriterade nätets ingående delar är åtgärdade och därmed användbart för personer med nedsatt orienterings- eller rörelseförmåga.

I vår delrapport 2007-06-30 föreslår vi att nästa målår skall sättas till 2020. Vi vet att en betydligt större andel än den som nu ingår i nätet redan är anpassad så vi bedömer att det är rimligt att som mål sätta att 90 % av kollektivtrafiken ska vara användbar år 2020. Detta innefattar då även tillgänglighet som nås genom kombinerade lösningar av linjelagd och anropsstyrd trafik.

Som etappmål föreslår vi 2015 då hela det nationella prioriterade nätet ska vara anpassat samt en successiv utvidgning påbörjad. Detta innebär då att 80 % av andelen funktionshindrade resenärer kan använda kollektivtrafiken.

### Åtgärder på kort sikt inom nuvarande planer, medelsutrymmen och reviderade planer

Såväl Banverket som Vägverket har lämnat underlag till reviderade planer. För Vägverket avser dessa endast investeringar på stamvägnätet vilket har marginell påverkan på tillgängligheten för funktionshindrade.

Banverket har i sitt underlag till den reviderade planen prioriterat tillgänglighetsåtgärder för funktionshindrade på stationer. De besparingskrav som ställdes på Banverket har påverkat alla övriga pågående projekt förutom tillgänglighetsåtgärder där det fortsatt finns avsatt ca 100 miljoner kronor under perioden. Dessa medel går till att åtgärda större och medelstora stationer på starka stråk. Framförallt är det stationer med en stor andel resenärer och som är viktiga noder i systemet. Totalt kommer 20 stationer att åtgärdas under perioden enligt Boverkets förordning om enkelt avhjälpna hinder i befintlig miljö och Banverkets råd och riktlinjer för tillgänglighet i den fysiska miljön. Avseende tillgänglighetsåtgärder i stationsfastigheter har Jernhusen som ambition att åtgärda sina fastigheter i samma utsträckning som Banverket. För de berörda stationsfastigheter som ägs av annan part t.ex. kommuner och trafikhuvudmän har Banverket per idag ingen information.

På vägsidan bedöms flertalet av åtgärderna av hållplatser kunna klaras inom nuvarande medelsutrymme under förutsättning att de dialoger som påbörjats med regionala planeringsorgan kommer att innebära omprioriteringar i befintliga planer. I det prioriterade nationella nätet ingår förutom busshållplatser längs statlig väg även hållplatser i varje tätort varav ett antal ligger på kommunala vägar och gator. Behov av och planering för åtgärder på dessa är ännu inte fullt ut klarlagt eftersom det förutsätter kontakt med ett stort antal kommuner

När det gäller fordon så bedöms merparten av bussflottan vara anpassad. Bilden på tågstråket är mer oklar men bedömningen är att det med största säkerhet finns stora kvarstående brister som inte åtgärdas till 2010. Det finns en stor andel tågfordon som har plant insteg eller som är utrustade med någon form av invändig lyftanordning. Många fordon i den äldre vagnsparken, framför allt Y1 och X10-13 saknar plant insteg. Det är dock viktigt att påpeka att det inte är endast ett plant insteg som gör tågen tillgängliga för funktionshindrade. Inga befintliga tåg uppfyller idag helt de krav som ställs i de europeiska kraven TSI-PRM och det finns ingen bra bild över hur många fordon det finns av ett visst slag och vilka sträckor de trafikerar. Detta är framför allt ett problem hos trafikhuvudmännen samt att övriga operatörer önskar en viss flexibilitet för att snabbt kunna ersätta ett obrukligt fordon. Att fordonen ibland ägs av tredje part och hyrs gör det inte lättare att påverka utformningen utan ökade kostnader. I princip alla nya fordon har en acceptabel tillgänglighet för rullstolsburna men det är svårare att bedöma övriga funktionshinder. Små och tillsynsvis enkla detaljer kan visa sig vara oerhört kostsamma att åtgärda i befintliga fordon varför högre krav bör ställas vid nyproduktion av fordon.

Behoven av satsningar på utveckling av system för planering, bokning och betalning av resa samt störningsinformation har av delprojekt A inom KOLL framåt preciserats till att under 2008 uppgå till 20-30 miljoner vilket då även innefattar delar av åtgärder för ledsagning. Det är oklart hur stor del som staten bör ta av detta och även vilka möjligheter som finns till finansiering inom nuvarande ramar. Det finns små möjligheter att inom nuvarande planer inrymma aktiviteter som exempelvis sektorsövergripande utbildningsinsatser

#### Åtgärder på kort sikt om extra medel tillförs under perioden 2008-2009

Ovanstående visar att det stora behovet med sikte på att klara så stor andel som möjligt av målet 2010 d.v.s. det prioriterade nätet, finns för spårburen trafik.

Vad gäller busshållplatser på kommunala vägar och gator i tätort är bedömningen i nuläget att det finns ett behov som, för att klaras till 2010, troligen förutsätter ökade möjligheter att få statsbidrag. Det finns även stora behov av ytterligare åtgärder på det statliga regionala vägnätet eftersom det som ingår i det nationella prioriterade nätet är av relativt liten omfattning i flera delar av landet. Som exempel kan nämnas att det i Västra Götalandsregionen återstår ca 40-talet hållplatser att åtgärda i det nationella nätet. Utöver detta finns ett konstaterat behov i storleksordningen 150-200 mkr för att åtgärda hållplatser med fler än 20 påstigande per dag inom ett regionalt nät.

Vi bedömer att ytterligare medel bör användas till följande åtgärder i prioritetsordning

- statens bidrag till att säkerställa ett fungerande system för ledsagning
- genomföra tillgänglighetsåtgärder på järnvägsstationer i det prioriterade nätet
- ökade statsbidrag till spårfordon (inkl Rikstrafikens bidrag)
- statsbidrag åtgärder kommunala vägnätet
- om finansiering inte kan ske inom nuvarande ramar även medel för statens bidrag till utveckling av system för planering, bokning, betalning av resa samt störningsinformation
- utbildning för aktörer i sektorn
- ytterligare åtgärder av hållplatser på det regionala vägnätet

### Planerade åtgärder på stationer 2008-2010

Prioritering	Station	Kostnad	
		Mnkr	Osäkerhet
2008	Falköping	5	
2008	Herrljunga	5	
2008	Katrineholm	5	
2008	Alvesta	5	
2008	Hässleholm	7	
		<b>27</b>	
2009	Sundsvall	2	
2009	Västerås	8	
2009	Örebro	11?	
2009	Hudiksvall	2	
2009	Söderhamn V	2	
		<b>25</b>	
2010	Halmstad	5	
2010	Varberg	3	
2010	Luleå	5	
2010	Sunderbyn	4	
2010	Leksand	1?	
2010	Avesta Krylbo	1?	
2010	Borås	6	
		<b>26</b>	
	<b>totalt</b>	<b>78</b>	