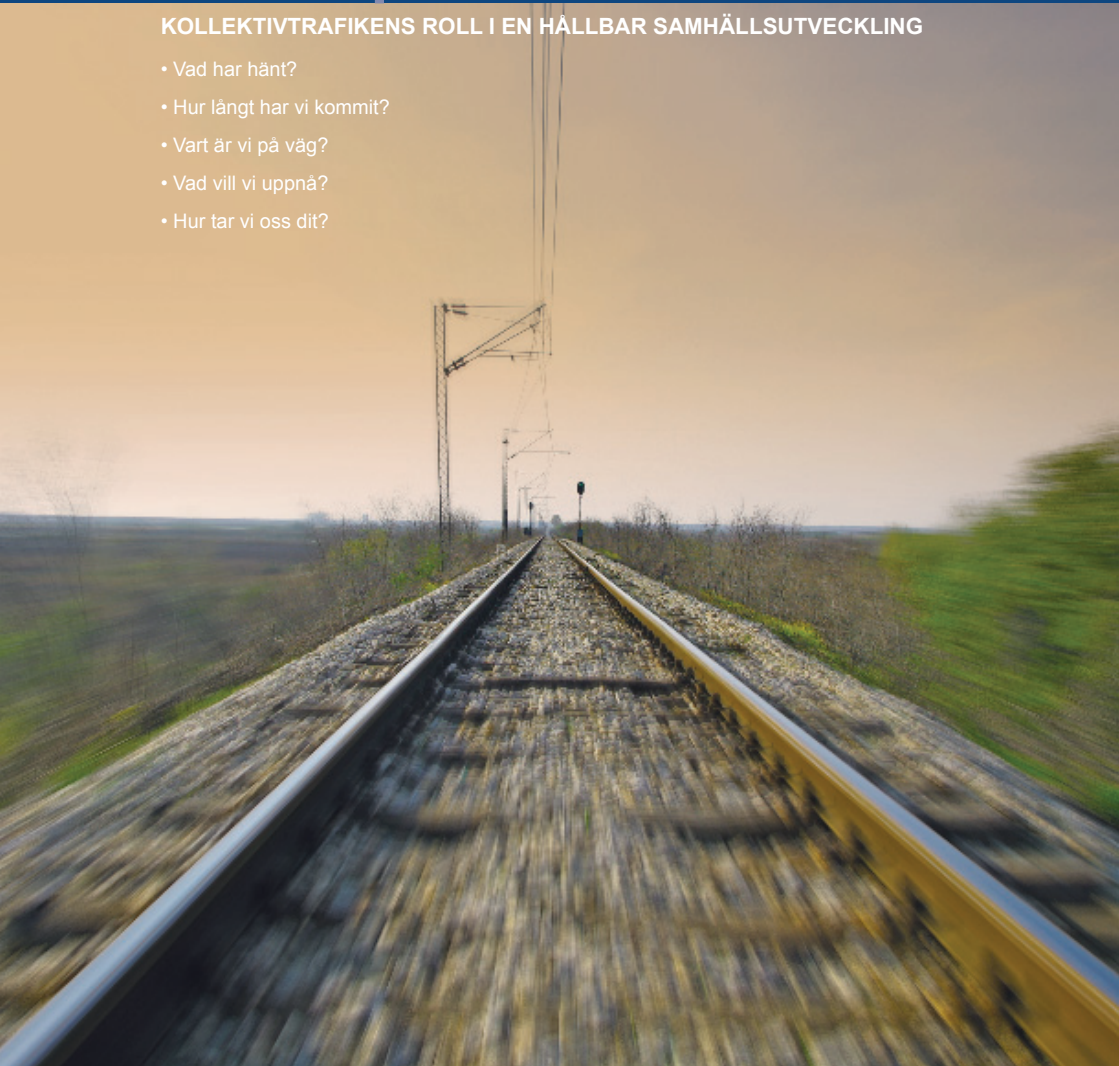


Färdplan

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL I EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

- Vad har hänt?
- Hur långt har vi kommit?
- Vart är vi på väg?
- Vad vill vi uppnå?
- Hur tar vi oss dit?



FÖRORD	4
SAMMANFATTNING	7
1. BAKGRUND, SYFTE OCH METODIK	15
2. HÄNT I BRANSCHEN SEDAN 2008	18
2.1 Förändringsarbetet tar fart	18
2.2 Den nya kollektivtrafiklagen	21
3. VISION OCH ÖVERGRIPANDE MÅL	25
3.1 En ledstjärna som entusiasmerar och inspirerar	25
3.2 Bilder av framtiden	27
4. VART ÄR VI PÅ VÄG?	30
4.1 Marknadsandel, resande och nöjdhet	30
4.2 Utvecklingen inom andra områden	32
5. VAD HÄNDER I OMVÄRLDEN SOM PÅVERKAR UTVECKLINGEN?	35
5.1 Människors resebehov idag och imorgon	35
5.2 Informationstjänsternas utveckling	37
5.3 Utveckling av trafiksystem och fordon	39
5.4 Kollektivtrafikens roll i samhällsplaneringen	41
6. MÅL PÅ VÄGEN MOT VISIONEN	43
6.1 Hur långt kommer vi med nuvarande åtgärder och planer?	43
6.2 Koppling till transportpolitiska mål och EU-mål	44
6.3 Det övergripande målet: Fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel	46
6.4 Konkreta branschmål	47
6.5 Sammanfattande målbild	51
7. VÄGEN MOT MÅLEN OCH VISIONEN	52
7.1 Planera långsiktigt, agera nu	52
7.2 Identifierade insatsområden	53
8. SAMVERKAN ÄR NYCKELN NÄR FÄRDPLANEN GENOMFÖRS	87
8.1 Samverkansprocesserna måste vidareutvecklas	87
8.2 Nya samverkansaxlar	89
NOTFÖRTECKNING	92
INTERVJUADE PERSONER	96

Förord

Första gången det skapades förutsättningar för en bred diskussion i Sverige om kollektivtrafikens framtid var år 2008 när branschen kunde samlas kring en gemensam vision och det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt och delmålet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken fram till år 2020. Det utlöste en fantastisk kraft på alla plan, lokalt, regionalt och nationellt, en mångfald av offensiva åtgärder som lett fram till var vi står idag.

Vår förhoppning med den här Färdplanen fem år senare, är att den ska utgöra underlag för en ny kraftsamling i branschen som kan ta kollektivtrafiken till nästa utvecklingsnivå. Vi har denna gång valt att tydligt fokusera på både resenärsperspektivet och hållbarhetsperspektivet eftersom satsning på kollektivtrafik är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Vi har också ett mer långsiktigt perspektiv än tidigare och valt att diskutera utvecklingen fram mot år 2030. Bakom våra tankar och förslag ligger emellertid ett tidsperspektiv som sträcker sig ända fram mot år 2050 dock utan att vi där förmått vara särskilt konkreta.

Färdplanen ger inte alla svar, däremot vill vi förmedla tankar, idéer och förslag som vi tycker är värda att diskutera för att få saker att hända snabbare. Vi vänder oss till alla medarbetare i branschen och hos kollektivtrafikens intressenter även i andra branscher. Vi hoppas att Färdplanen ska stimulera till en bred diskussion om kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling, om vad som krävs för att utveckla kollektivtrafiken vidare och att det nu tas initiativ med utgångspunkt från Färdplanen. Det innebär att den måste diskuteras av många, inte bara på ledningsnivå. Den vänder sig till tjänstemän och politiker, ju fler som deltar i diskussionen desto bättre. Den ska förhoppningsvis inspirera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de lägger fast mål och utarbetar handlingsplaner och när man diskuterar hur man kan bidra till fördubblingsmålet och andra viktiga mål kopplade till kollektivtrafiken och dess roll i en hållbar samhällsutveckling.

Vi identifierar strategiskt viktiga insatsområden och lyfter fram åtgärder som vi menar krävs av branschen, samhället, forskningen och industrin för

att snabbt öka resande och marknadsandel så att kollektivtrafiken kan bidra till att minska koldioxidutsläppen och bli ett effektivt verktyg för att nå långsiktiga miljömål och andra viktiga samhällsmål. Vi lyfter fram åtgärder som kan genomföras i närtid men också sådant som måste förberedas redan nu eftersom en del åtgärder tar längre tid att genomföra. Det finns också förslag på utvecklingsprojekt, kompetensutveckling och forskningsinsatser som stödjer branschens förändringsprocesser.

Underlaget för Färdplanen utgörs av den samlade erfarenhet och kunskap som är resultatet av hittillsvarande utveckling, branschens fördubblingsarbete, utvecklingen internationellt, strategiskt viktiga utredningar och resultat från forskningen. Synpunkter och kunskap har samlats in genom workshops under 2013 och i dialog med ett stort antal företrädare för olika intressenter. En första workshop genomfördes i mars, en andra i april i samband med K2:s Future Search workshop i Malmö, en tredje i juni och en avslutande fjärde workshop genomfördes i september. Dessutom har ett 40-tal nyckelpersoner intervjuats i syfte att få en fördjupad bild av nuläge och framtida utmaningar i branschen.

Projektledare har varit Helena Leufstadius, Sweco. Projektgruppen har bestått av Lena Smidfelt Rosqvist, LTH/K2 (fram till den 17 juni 2013), Christina Lindkvist Scholten, Malmö högskola/K2, Karolina Isaksson, VT/K2, Charlotte Rosengren, Svensk Kollektivtrafik, Stenerik Ringqvist, RTM Konsult, Johan Eskengren, JESAB och Kjell-Åke Lantz, X2AB. Anna Enström Järleborg, Svensk Kollektivtrafik har granskat faktauppgifter om statistik och nyckeltal. Kommunikationsansvariga har varit Anita Stenhardt, Svensk Kollektivtrafik och Christina Lindkvist Scholten, Malmö högskola/K2.

Vi vill tacka de företag och organisationer som förutom K2 och Svensk Kollektivtrafik gjort Färdplanen möjlig: Stockholms läns landsting, Samtrafiken, Västra Götalandsregionen, Swedavia, Bombardier Transport, Europakorridoren, Energimyndigheten, Sjöfartsverket, Länstrafiken Mälardalen, Värmlandstrafik, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jönköping, Taxi Stockholm och X2AB.

Vi vill rikta ett särskilt tack till följande personer som personligen bidragit med värdefulla synpunkter: Lars Annerberg, Bussbranschens Riksförbund, Sören Belin, Belin Consulting, Sören Bergerland och Robert Sahlberg, Karlstadbus, Håkan Bergqvist, JBHB Konsult AB, Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen, Anders Böcker, Svenska Taxiförbundet, Bo Enqvist, Karlstads universitet, Paul van Doninck, Jernhusen, Anna Grönlund, Sara Rhudin och Jan Söderström, SKL, Marie Karlsson, Energimyndigheten, Christer Ljungberg, Trivektor, Lars Nordstrand, Keolis, Jens Plambäck, Stockholms läns landsting,

Karin Svensson Smith, Resenärsforum, Einar Tufvesson, Pär-Erik Westin och Anders Svensson, Trafikverket, Sven Tufvesson, Skånetrafiken, Gerhard Wennerström, Samtrafiken, Christel Wiman, Tågoperatörerna och Leif Zetterberg, f.d. statssekreterare i Näringsdepartementet.

Vi föreslår att Färdplanen följs upp vid en återkommande resultatkonferens i samverkan mellan branschens aktörer, K2, och akademien. Syftet är att redovisa vilka initiativ som tas inom de olika insatsområdena, hur samarbetet mellan olika aktörer vidareutvecklas och vilka forskningsresultat som kommit fram som stöd för branschens arbete. Dessutom är avsikten att lyfta fram goda exempel. En första sådan konferens föreslås äga rum efter sommaren 2014.

Stockholm och Lund i september 2013.



Tom Rye
Professor och föreståndare K2



Charlotte Wäreborn Schultz
VD Svensk Kollektivtrafik

Sammanfattning

Det arbete som en samlad kollektivtrafikbransch inledde år 2008 för att ta kollektivtrafiken till nästa utvecklingsnivå måste fortsätta med förnyad kraft. Den branschgemensamma vision som togs fram när fördubblingsarbetet startade är att: "Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle". Det övergripande målet på vägen mot denna vision är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel vilket skulle innebära betydande samhällsvinster.

Färdplanens slutsats är att nuvarande utveckling inte är tillräcklig för att locka tillräckligt många människor att minska sitt privata bilresande och resa mer kollektivt för att snabbt öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel. Det krävs betydligt mer långtgående satsningar för att bygga ut kollektivtrafiken och göra den ännu mer attraktiv för att kollektivtrafiken ska kunna bli det kraftfulla verktyg som krävs för att snabbt minska koldioxidutsläppen och nå långsiktiga miljömål och andra övergripande samhällsmål. Förutsättningarna för att klara detta bestäms emellertid inte bara av branschen själv. Det handlar också om hur hela samhället utvecklas och vad som händer utanför den egna branschen och inte minst internationellt.

Branschens uppgift är att i bred samverkan över alla gränser även med andra branscher, genomföra vad som krävs för att ta målmedvetna steg tillsammans i denna riktning. Utifrån vad vi idag vet om vad som krävs i form av styrmedel och andra mycket kraftfulla åtgärder för att fördubbla marknadsandelen, föreslås att detta mål ska vara uppnått till år 2030. Det innebär en ökning från 18 procent år 2006 till 36 procent år 2030 med Kollektivtrafikbarometerns metod för att mäta. Denna metod innebär att en satsning på kollektivtrafiken kan ske parallellt med att gång- och cykeltrafik ökar i omfattning.

För att åstadkomma den nödvändiga politiska samlingen kring detta mål föreslås att målet etableras som ett nationellt mål vilket skulle öka förutsättningarna för att nå målet i tid.

På vägen mot det övergripande målet och visionen finns fem konkreta nationella mål. Branschmålet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken under perioden 2006 - 2020 ligger fast i avvaktan på nästa omgång av de regionala

trafikförsörjningsprogrammen. Då bör det vara möjligt att göra en samlad bedömning av om målet kommer att nås i tid. Utöver detta resandemål finns mål ur ett resenärsperspektiv, ett effektivitetsperspektiv, ett hållbarhetsperspektiv och ett utvecklingsperspektiv. Gemensamt för dem alla är att de, i likhet med det övergripande målet, kan brytas ner lokalt och regionalt så att de kan vara styrande för den fortsatta utvecklingen.

VISIONEN	Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle
DET ÖVERGRIPANDE MALET	Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas till år 2030 jämfört med år 2006
MÅL 1	Resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006
MÅL 2	Resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken
MÅL 3	Kollektivtrafiken ska vara effektiv
MÅL 4	Kollektivtrafiken ska ha en låg hälso- och miljöpåverkan
MÅL 5	Kollektivtrafikbranschen ska uppfattas som en innovativ framtidsbransch med nöjda medarbetare

Ansvar för att vidta de åtgärder som krävs för att nå målen ligger i första hand på branschen själv i samverkan med alla berörda intressenter. Statens ansvar är att skapa förutsättningar för en positiv utveckling med åtgärder när det gäller infrastruktur, skatter och lagar. Samtidigt finns det områden där det är naturligt med en nära samverkan mellan branschen och staten för att snabba på resultat.

De åtgärder som Färdplanen identifierat som nödvändiga för att nå målen redovisas fördelat på 15 olika insatsområden. Det handlar både om åtgärder som kan genomföras omgående men också om åtgärder som måste förberedas redan nu därför att de tar längre tid att genomföra.

1. Kollektivtrafiken måste snabbt bli grundprincipen i samhällsplaneringen. Det innebär att kollektivtrafiken måste få en central roll i den kommunala bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser. Det kräver effektivare samverkansprocesser mellan kommunerna och exploitörer, fastighetsägare, arkitekter, handel,

trafikföretag och alla andra som berörs. Goda exempel som visar att det är möjligt att utgå från kollektivtrafiken och inte från privatbilen när nya bostads- och serviceområden byggs ut måste lyftas fram som föredöme för andra. Lagstiftningen måste ses över för att se vilka förändringar som kan påskynda utvecklingen. Dessutom behövs mer forskning.

- 2. Det krävs ökad kunskap och en satsning på kompetensutveckling i hela branschen.** Som ett komplement till de insatser som enskilda företag och organisationer gör krävs även branschgemensamma utbildningsinsatser. K2:s arbete med att genomföra och stimulera till utbildningsinsatser av olika slag i branschen kommer att bli strategiskt viktigt. Satsningen på att ytterligare höja kompetensnivån genom att anställa fler kollektivtrafikdoktorander måste också fortsätta för att främja nytänkande och innovationskraft. Till detta kommer behovet av att säkerställa tillgången till arbetskraft vilket också kräver nytänkande.
- 3. Ständiga förbättringar för att utveckla en attraktiv och användbar kollektivtrafik är grunden för framgång.** Det vardagliga arbetet med att bygga ut, vidareutveckla och ständigt förbättra kollektivtrafiken för att göra den mer tillgänglig, attraktiv och enkel att använda, fortsätter i hela landet och utvecklingen går allt fortare. Många nationella aktörer bidrar till att påskynda utvecklingen genom att driva för kollektivtrafikens utveckling centrala projekt.
- 4. Det behövs fler avtal som driver mot ett ökat resande.** Detta kräver en bred uppslutning kring det fortsatta arbetet med att vidareutveckla och sprida kunskap om Avtalsprocessen, ett arbete som drivs vidare av den branschgemensamma "Kollektivtrafikens avtalskommitté". I förlängningen av detta arbete måste den "gemensamma affären" mellan beställare och utförare utvecklas också på andra sätt som grund för en ännu snabbare och mer offensiv innovations- och affärsutveckling i branschen. Likaså är det avgörande att regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och trafikföretagen ser kommersiella initiativ som en möjlighet för att skapa mervärde för resenärerna och öka trafikutbudet.

- 5. Det kommer att krävas styrmedel för att snabbt öka kollektivtrafikens marknadsandel, minska koldioxidutsläppen och nå målen för kollektivtrafikens utveckling.** Det handlar om såväl administrativa, ekonomiska som informativa styrmedel. Trafikverkets arbete med dessa frågor syftar till att ta fram en trafikslagsövergripande uppföljningsmetodik för att få ett samlat grepp om effekterna av olika styrmedel och för att undvika suboptimeringar, konkurrenssnedvridningar och ineffektivt utnyttjande av transportsystemet. K2 kommer att ha en viktig roll för att säkerställa den vetenskapliga förankringen i det fortsatta arbetet, ett arbete som så snart som möjligt måste resultera i ett underlag som gör det möjligt för beslutsfattare lokalt, regionalt och nationellt att ta ställning till vilka styrmedel som bör införas och när.
- 6. Sverige behöver fler demonstrationsprojekt i form av fullskaleprojekt.** Det handlar om att i verklig drift pröva nya innovativa lösningar som innefattar trafiksystem, fordonsutveckling och infrastrukturlösningar och hur dessa delar kan interagera med varandra för att skapa största möjliga resenärsnytta och effektivitet. Det är projekt som ska bidra till en innovativ utveckling av kollektivtrafiken och till att utveckla Sverige som industrination. För att åstadkomma det föreslås att särskilda statliga medel anslås. Stödet föreslås inledningsvis gälla under en period på fem år under vilken projekt initieras, planeras och finansieras inför en genomförandefas. Stödet föreslås administreras av Trafikverket och genomföras med hjälp av statlig och lokal/regional samfinansiering.
- 7. Redan inom några år måste beslut fattas om kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet i perspektivet 2025-2050.** Detta är nödvändigt för att nå de klimatmål som finns för transportsektorn och där järnvägen spelar en avgörande roll. För att klarlägga vilka krav som ett kraftigt ökat och förändrat resande med kollektivtrafik ställer på framtidens järnvägssystem föreslås att en sektorsövergripande utredning genomförs i samverkan mellan branschen, Trafikverket och andra intressenter. Syftet är att säkerställa att kollektivtrafikens krav på järnvägssystemets långsiktiga utveckling blir en del av det underlag som regering och riksdag behöver för att kunna fatta beslut om nödvändiga satsningar för att långsiktigt öka kapaciteten i järnvägssystemet fram till år 2050.

- 8. Kollektivtrafikens bytespunkter måste vidareutvecklas så att de betydligt bättre än idag kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft.** Det handlar om att byte mellan färdmedel måste kunna ske smidigt och behagligt så att det blir enkelt att resa kollektivt i ett "hela resan"-perspektiv. För att lyckas med detta måste samverkansformerna utvecklas mellan trafikföretag, bytespunktens förvaltare, kommunen, Trafikverket och fastighetsägarna i närområdet. Där det finns kapacitetsproblem krävs lösningar som säkerställer konkurrensneutralt tillträde till bytespunkterna. Huvudansvariga på nationell nivå är SKL, Jernhusen och Trafikverket.
- 9. Den anropsstyrda trafiken måste samordnas och integreras mer med den linjelagda.** Det handlar om ökad kundnytta och effektivitet i trafiksystemet som helhet. Det innebär att i trafikupphandlingar måste förfrågningsunderlaget redan från början ge möjlighet för den anropsstyrda trafiken att utgöra en naturlig del av den samlade trafiken. Det kräver att planeringsprocesserna när det gäller anropsstyrd och linjelagd kollektivtrafik samordnas och att det sker en metodmässig utveckling med en satsning på att få ut "mer trafik för pengarna" och öka resandet.
- 10. Lagstiftningen behöver kompletteras när det gäller den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.** Genom att på det sättet få en samlad lagstiftning för samhällets olika insatser inom kollektivtrafiken skapas förutsättningar att samla ansvaret för alla typer av trafik hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det innebär att förutsättningarna för en effektiv samordning av transporterna förbättras.
- 11. Ökad kraft måste läggas vid att bedöma och beräkna samhällsnyttan av ökade satsningar på kollektivtrafiken. Samtidigt behöver alternativa finansieringsmöjligheter övervägas för att trygga kollektivtrafikens långsiktiga finansieringsbehov.** När effekterna av kommande satsningar på kollektivtrafiken ska bedömas är det nödvändigt att inte bara ta hänsyn till de direkta kostnaderna. Även samhällsnyttan måste vägas in för att ge en balanserad bild av de samlade konsekvenserna. Samhällsekonomiska nyttoberäkningar måste få en bredare användning när RKM ska bedöma effekterna av kommande satsningarna på kollektiv-

trafiken. Parallellt är det emellertid viktigt att redan nu ta upp en diskussion i branschen om kollektivtrafikens långsiktiga finansieringsmöjligheter. SKL föreslås vara sammanhållande.

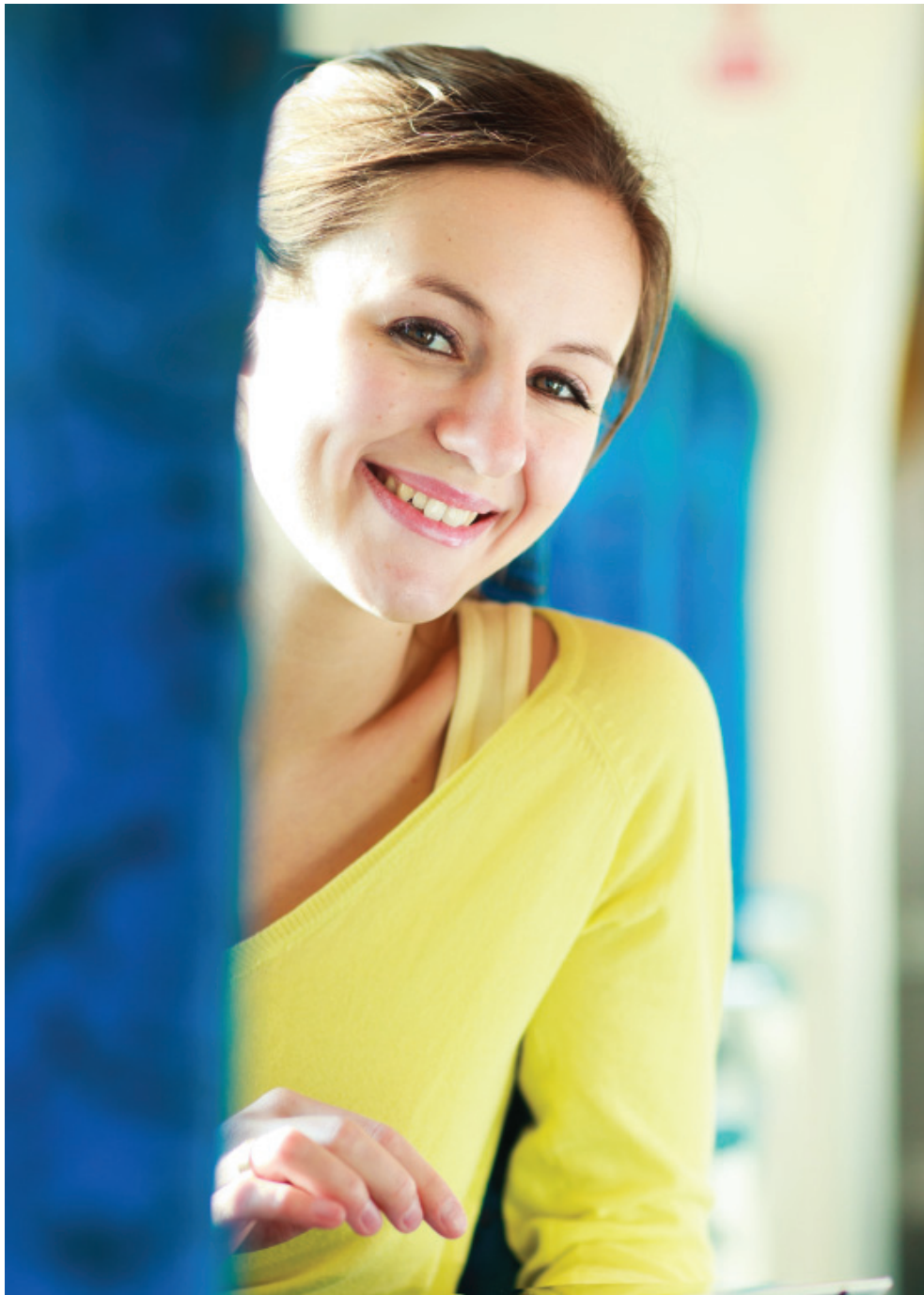
- 12. Forskning när det gäller kollektivtrafiken måste bli mer efterfrågad av branschen och det krävs effektivare former för att ta tillvara och implementera relevanta forskningsresultat.** För att åstadkomma detta är det nödvändigt att branschens aktörer engagerar sig i K2:s verksamhet. Avsikten är att snabbt utveckla samarbetet mellan K2 och branschen och att tillsammans definiera och prioritera olika forsknings- och utbildningsaktiviteter. Målet är att Sverige kan bli till ett internationellt föredöme när det gäller forskningssatsningar som bidrar till att utveckla kollektivtrafiken.
- 13. Kollektivtrafikens varumärke måste stärkas.** Detta bör ske genom att öka kunskapen om produktfördelarna för den enskilda konsumenten, kommunicera kärnvärden via konsekvent och tydlig marknadskommunikation samt visa på goda exempel. Ansvaret för att bygga varumärket med hjälp av olika typer av marknads- och försäljningsaktiviteter ligger lokalt och regionalt där kundmötet sker. Det arbetet kan emellertid förstärkas på olika sätt med hjälp av insatser på den nationella nivån. En idé är att inom ramen för ett gemensamt marknadsprogram skapa samsyn kring kollektivtrafikens viktigaste budskap och hur dessa ska kommuniceras.
- 14. Samverkan med resenärerna måste utvecklas så att de ska kunna göra sin röst hörd och påverka utvecklingen.** Det gäller att hitta effektiva former för RKM:s samverkan med resenärsföreträdarna lokalt och regionalt. Den snabba utvecklingen av informationsteknologin och webbaserad kommunikation möjliggör nya former för en nära kunddialog. Resenärerna måste emellertid också ha en stark röst på det nationella planet och det krävs att en arena såsom Resenärsforum ges förutsättningar att utveckla rollen som nationell resenärsorganisation i nära samverkan med den lokala/regionala nivån.
- 15. Statistik för analys och uppföljning av kollektivtrafikens utveckling måste vara enhetlig och tillförlitlig.** För att effektivisera insamling och produktion är det nödvändigt för branschen att både vidareutveckla de egna statistikverktygen och att i samverkan med Trafikanalys säkerställa

att den statliga statistiken blir tillförlitlig på regional nivå så att RKM kan använda den för uppföljning och analys. Dessutom är det angeläget att trafikföretagen medverkar och bidrar med uppgifter. De nyckeltal som tas fram av SKL tillsammans med Svensk Kollektivtrafik måste få en bred förankring och användning.

Genomgången av insatsområdena och kraven på konkreta åtgärder inom vart och ett av dem, gör det uppenbart att genomförandet av Färdplanen förutsätter en bred uppslutning och samling i branschen, hos staten och alla andra intressenter om det ska bli möjligt att genomföra det som krävs för att nå de uppsatta målen. Helt avgörande för att nå framgång blir vilka initiativ som kommer att tas med utgångspunkt från Färdplanen.

Genomförandet av åtgärderna i Färdplanen förutsätter en nära samverkan mellan olika aktörer. För att lyckas krävs att dagens samverkansprocesser utvecklas och blir ännu mer effektiva. Det handlar om samverkan mellan branschorganisationerna, mellan dessa och olika statliga myndigheter och andra intressenter, mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kommunerna samt mellan den lokala/regionala nivån och den nationella. Till detta kommer branschens samverkan med industrin och forskningen samt med EU och andra länder i olika internationella nätverk. Sist men inte minst, handlar det om att bygga vidare på det goda samarbetet med regeringskansliet i frågor av gemensamt intresse.

Aktiviteter och samverkan föreslås följas upp i samband med en återkommande resultatkonferens arrangerad i samverkan mellan branschens aktörer, K2, och akademien. Syftet är att då också redovisa forskningsresultat som kommit fram som stöd för branschens arbete och att lyfta fram goda exempel på innovativ utveckling från branschens olika delar. En första sådan konferens föreslås äga rum efter sommaren 2014.



1. Bakgrund, syfte och metodik

Bakom idén om Färdplanen finns en allt bredare insikt, inte bara i kollektivtrafikbranschen, utan i hela samhället, om att kollektivtrafikens marknadsandel måste öka kraftigt för att kollektivtrafiken ska bli det strategiska verktyg som krävs för en hållbar samhällsutveckling. Det handlar om att göra kollektivtrafiken så attraktiv att privatbilisterna lockas att åka mer kollektivt och att använda den egna bilen mindre.

Många utredningar har påtalat vikten av detta, inte minst Kapacitetsutredningen 2012.¹ Flera remissinstanser påpekade emellertid att de föreslagna satsningarna på infrastrukturen fram till år 2025 inte var tillräckliga för att uppfylla övergripande samhällsmål i det längre perspektivet fram mot år 2050. Av det så kallade klimatpaketet, en bilaga till utredningen, framgår det tydligt att det kommer krävas extraordinära insatser för att nå både EU:s och de svenska klimatmålen. Ett område som särskilt pekas ut för att kunna nå dessa mål är möjligheterna att skapa en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik. Även behovet av styrmedel för att åstadkomma detta understryks.

Svensk Kollektivtrafik tog mot den här bakgrunden i sitt yttrande över kapacitetsutredningen initiativ till ett branschgemensamt framtidsprojekt där bransch, forskning, näringsliv och andra intressenter skulle få ge sin syn på vad som krävs för att skapa värde för resenärerna och samhället genom att vidareutveckla kollektivtrafiken långsiktigt. Det var ett initiativ som väckte ett brett intresse.

I efterföljande diskussioner med Forum för innovation inom transportsektorn visade det sig att de var inne på samma tankar och att det fanns förutsättningar för att ta fram en samlad färdplan för kollektivtrafiken med ännu fler intressenter involverade. Samtal under hösten 2012 med företrädare för K2, branschens nya nationella Kunskaps- och kompetenscentrum för attraktiv kollektivtrafik, resulterade i att Svensk Kollektivtrafik och K2 bestämde sig för att gemensamt ta fram Färdplanen med hjälp av företrädare för akademien och branschens olika aktörer.

Syftet med Färdplanen är att identifiera strategiskt viktiga insatsområden där det krävs konkreta åtgärder av branschen, samhället, forskningen och industrin

för att snabbt öka kollektivtrafikens marknadsandel och minska koldioxidutsläppen så att förutsättningarna ökar att nå de övergripande klimatmålen och andra viktiga samhällsmål som exempelvis att skapa levande hållbara städer.

Färdplanen har även ett bredare syfte. Den ska utgöra utgångspunkt och inspirationskälla i det fortsatta arbetet med att utveckla kollektivtrafiken lokalt, regionalt och nationellt. Den ska utgöra underlag för utvecklingsprojekt, kompetensutveckling och forskningsinsatser som stödjer branschens förändringsprocesser. Dessutom ska den utgöra underlag för en bred diskussion i branschen och samhället om kollektivtrafikens utveckling på längre sikt.

Med kollektivtrafik avses all offentligt finansierad och kommersiellt bedriven kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg samt med båt. Taxi och annan anropsstyrd trafik har identifierats som kollektivtrafik ända sedan branschens fördubblingsarbete startade och så även här. Med resenär avses både befintliga och potentiella resenärer, d v s också de som i första hand använder sig av privatbilen för sitt resande. Med branschen avses alla som är verksamma inom kollektivtrafiken. Begreppet trafikföretag används istället för operatör. Med beställare av kollektivtrafik avses de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM inklusive deras beställarfunktioner oavsett om den verksamheten bedrivs i aktieföretagsform eller på annat sätt.

Den inledande beskrivningen ger en bild av vad som hänt i branschen sedan startåret för branschens fördubblingsarbete år 2008 när Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik bildades. Här framträder en bransch i början på en gemensam förändringsresa. En överblick ges över de viktigaste händelserna under en strategiskt viktig period i kollektivtrafikens historia, den mest omvälvande sedan huvudmannaskapsreformen 1978² fram till och med 1988 års trafikpolitiska beslut.³

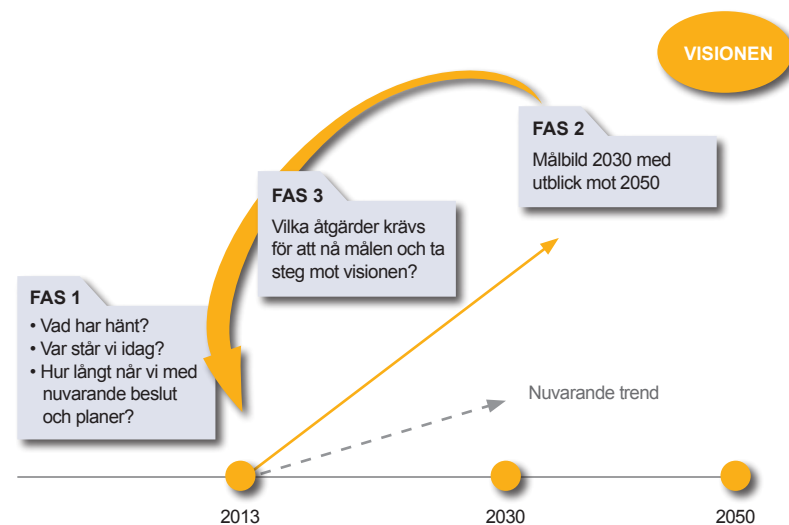
Färdplanen följer en logisk struktur. Den tar sin utgångspunkt i branschens gemensamma vision om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle och det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Visionen förklaras och förtydligas så att den blir lättare att ta till sig. Kopplingen mellan visionen och det övergripande målet tydliggörs också.

I efterföljande avsnitt ges en översiktlig bild av kollektivtrafikens utveckling fram till nu och av viktiga faktorer i omvärlden som kommer att påverka den fortsatta utvecklingen. Med det som utgångspunkt föreslås konkreta mål på vägen mot det övergripande målet och visionen. Det är en målbild som består av mål ur olika perspektiv som i ett balanserat styrkort, d v s utifrån ett resenärsperspektiv, ett effektivitetsperspektiv, ett hållbarhetsperspektiv och ett utvecklingsperspektiv.

Det innebär att målen hänger ihop. De kan också brytas ner lokalt och regionalt och de kan följas upp på ett enkelt och enhetligt sätt med hjälp av olika nyckeltal.

Genom en baklängesanalys, så kallad "back casting",⁴ identifieras i nästa steg vad som krävs för att nå dessa mål och ta gemensamma målmedvetna steg i branschen i denna riktning mot det övergripande målet och visionen.

Det finns två tidsperspektiv i Färdplanen när det gäller vad som måste åstadkommas. För det första handlar det om att lyfta fram åtgärder som kan genomföras omgående eftersom det är angeläget att så snabbt som möjligt få fler människor att resa mer kollektivt och använda den egna bilen mindre så att det blir möjligt att snabbt öka kollektivtrafikens marknadsandel och minska koldioxidutsläppen. För det andra handlar det om andra angelägna åtgärder som tar längre tid att genomföra och som därför måste börja planeras redan nu. Det handlar framför allt om åtgärder kopplade till infrastruktur, skatter och lagstiftning.



Arbetsprocessen med att ta fram färdplanen åskådliggörs av bilden.

Vem eller vilka som ansvarar för att genomföra de åtgärder som krävs lokalt, regionalt och nationellt är en central fråga. Färdplanen avslutas därför med att ta upp frågan om vilka roller som olika aktörer kan komma att ha när planen genomförs och vikten av att vidareutveckla dagens samverkansprocesser för att nå framgång.

2. Hänt i branschen sedan 2008

2.1 FÖRÄNDRINGSARBETET TAR FART

Behovet av förändringar inom svensk kollektivtrafik under senare år har kanaliseras till några stora omvandlingsprocesser: den statliga utredningen Koll Framåt⁵ under år 2007 följt av bildandet av Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik året därpå samt den ändrade rollförändringen i branschen i spåren av avregleringen av tågtrafiken och den nya kollektivtrafiklagen 2012.⁶

Koll Framåt hade väckt starka förhoppningar om att det efter många års utredningar äntligen skulle "skapas verkstad". Ett stort antal rapporter och förslag presenterades 2007 men resultaten lät vänta på sig. Branschens aktörer var dessutom lika splittrade som tidigare. När det gällde frågor som berörde kollektivtrafiken som helhet fanns ingen samlade kraft som kunde ena branschen. Det var anledningen till att Svensk Kollektivtrafik år 2008 tog initiativet till gemensamma diskussioner om förutsättningarna för ett samlat agerande. Syftet var att samla branschen kring viktiga utvecklingsfrågor, driva på utvecklingen och att kunna agera gemensamt i förhållande till regeringskansliet, d v s att bli starkare tillsammans när det gällde förmågan att driva frågor som krävde beslut av regering och riksdag.

Samarbetet manifesterades genom att Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) bildade ett särskilt samverkansforum, Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Senare anslöt sig också Trafikverket och sedan 2013 även Jernhusen när det gäller frågor om bytespunkter. Den gemensamma visionen, att "Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle" utgjorde utgångspunkt för det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt. Ett delmål blev att fördubbla resandet fram till år 2020. Basåret för att följa upp fördubblingsmålen bestämdes till år 2006.

Under våren 2008 utarbetades en handlingsplan som presenterades för infrastrukturministern. Branschens företrädare underströk då att man var

beredd att ta sin del av ansvaret för att fördubbla kollektivtrafiken om staten skapade förutsättningarna för att göra detta möjligt. Det handlade framför allt om insatser när det gällde infrastruktur, skatter och lagar. Det var ett erbjudande om samarbete som varken branschen eller regeringskansliet varit med om tidigare och det var heller ingen självklarhet att det skulle lyckas. Förtroendet för branschens förmåga att hålla ihop var inte särskilt stor, i departementen var man van vid att branschorganisationerna agerade var och en för sig och att ingen företrädde dem samlat. Samarbetsinviden mottogs emellertid mycket positivt. Det var ett genombrott som blev starten på en fortlöpande förtroendefull dialog.

Fördubblingsmålet fick stort genomslag. Det har enat branschen på ett sätt som inte varit möjligt utan det branschgemensamma arbete som startade år 2008 och det har också fått stor betydelse som underlag för samhällsdebatten om kollektivtrafikens framtid. Trafikhuvudmännen började sätta upp egna ambitiösa mål. De lutade sig mot ett par goda och inspirerande exempel. I projektet K2020 hade man i konkreta planer stakat ut vägen mot en fördubblad kollektivtrafik inom Göteborgsregionen. I Skåne hade resandet redan fördubblats en gång. Alla hade naturligtvis inte samma förutsättningar men viljan att bidra till fördubblingsmålet var imponerande. De politiska partierna har uttryckt sina ambitioner på lite olika sätt men sammantaget måste det tolkas som att det finns en bred politisk uppslutning bakom fördubblingsmålet och en vilja att skapa bra förutsättningar för att det ska kunna nås i nära samverkan med branschen.

Även på det internationella planet har det svenska fördubblingsmålet fått stort genomslag. I EU-parlamentets beslut om framtida transportpolitik har målet om fördubblad antal resande med kollektivtrafik till år 2020 lyfts upp som en viktig del för att nå de övergripande transportpolitiska målen. Den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP har anammat målet om fördubblad marknadsandel i sin strategi "PTX2"⁷ vilket fått stort genomslag globalt. Sverige omnämns ofta som det goda exemplet på hur man genom samverkan kring gemensamma mål och en gemensam vision kan påskynda utvecklingen.

Hösten 2008 påbörjades arbetet med att omsätta alla idéer i praktisk verksamhet. Av stor betydelse blev rapporten "Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik"⁸ med konkreta förslag för att underlätta styrningen av kollektivtrafiken i riktning mot fördubblingsmålet och den gemensamma visionen. Mål sattes upp i fyra olika perspektiv. För varje perspektiv redovisades konkreta aktiviteter för att nå målen. Budskapet var att det var nödvändigt att öka utbudet av kollektivtrafik,

öka effektiviteten, skapa större valfrihet för resenärerna, få till en mer strategisk beställarroll, minska detaljstyrningen och skapa ökad affärsmässig frihet för trafikföretagen. Det ansågs också angeläget att utveckla formerna för samverkan mellan olika transportslag och aktörer och över de geografiska gränserna. Samhället skulle även fortsättningsvis upphandla den regionala kollektivtrafiken men det skulle råda fritt tillträde till marknaden för att skapa utrymme för fler aktörer och därmed ökad valfrihet för resenärerna, det var budskapet.

Som stöd för branschens avtalsarbete tog Partnersamverkan fram en särskild vägledning, "Avtalsprocessen"⁹ med en rekommenderad arbetsprocess med tillhörande modellavtal för de olika kontraktsformerna produktionsavtal, resandeincitamentsavtal, tjänstekoncessionsavtal och samverkansavtal. Syftet var att inspirera till nya sätt att arbeta tillsammans i samband med upphandlingar och få till stånd avtal som skulle stimulera till ökat resande och effektiviseringar. Resultatet blev att frågan om trafikavtalens betydelse kom i fokus på ett helt annat sätt än tidigare.

Förändringsarbetet fortsatte även på andra plan. "Kunskapslyftet" som genomfördes under perioden 2008 - 2012 med stöd av VINNOVA och Trafikverket var en av de mest framgångsrika satsningarna vilket bekräftades av utvärdering genomförd av Viktoriainstitutet.¹⁰ Kunskapslyftet var i grunden ett attitydförändringsprojekt för att påverka beslutsfattare och medarbetare. Mer än 3000 personer deltog på de tolv regionala och två nationella tankesmedjor som arrangerades för att skapa drivkraft till förändring och utveckling och genom att sprida kunskap från forskningen. Det arrangerades också utbildningar. Ett specialanpassat ledarutvecklingsprogram för nyckelpersoner i branschen genomfördes i samverkan med IFL vid Handelshögskolan i Stockholm och en breddutbildning påbörjades med drygt 130 personer från branschens olika delar. En framgångsfaktor var att löpande lyfta fram goda exempel. I forskningsprojektet "Styrning och navigering i regionala kollektivtrafiknätverk"¹¹ analyseras några av dessa.

Under denna tid blev det också uppenbart att det fanns ett stort behov av bättre modeller för uppföljning av kollektivtrafiken. Utöver Svensk Kollektivtrafiks befintliga uppföljningsverktyg Kollektivtrafikbarometern, Anbar och FRIDA påbörjades ett arbete med att utveckla modeller för uppföljning av trafikens effektivitet med hjälp av olika nyckeltal. För att ge en samlad bild av utvecklingen utvecklades en webbaserad Statistikportal på Svensk Kollektivtrafiks hemsida som löpande uppdateras och gör det möjligt att analysera och följa utvecklingen inom kollektivtrafikens olika delar.

2.2 DEN NYA KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

Parallellt med branschens arbete med Affärsmodellen pågick arbetet i regeringskansliet med att ta fram ett förslag till en ny lagstiftning. Utredarens förslag baserades på grundprincipen att marknaden först skulle få avgöra den kommersiella trafikens omfattning och att det offentliga endast skulle få ta ansvar för den trafik som de kommersiella aktörerna inte ville bedriva. Det var en helt annan infallsvinkel än Affärsmodellens förslag. Branschens dialog med Näringsdepartementet ledde emellertid till att regeringen gick på den linje branschen föreslog. Skälet var i första hand att man ville säkerställa ett samhället kollektivtrafiksystem men att man samtidigt, i likhet med vad Affärsmodellen förordade, ville skapa bra förutsättningar för den kommersiella trafiken att ta sig in på marknaden och börja konkurrera. En annan drivkraft var att få till stånd en mer innovationsdriven utveckling inom kollektivtrafiken. Det var första gången som branschen hade uppträtt enat och förmått påverka utvecklingen i en för branschen så strategiskt viktig fråga.

Den nya kollektivtrafiklagen som började gälla den 1 januari 2012 innebär att trafikföretagen fritt och inom alla marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har de grundläggande tillstånd som krävs för verksamheten. Redan tidigare hade riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg. Nu avskaffades även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik utan tillstånd från trafikhuvudmannen. Den nya lagen innebar också att EU-lagstiftningen¹² införlivades i den svenska lagen.

Den tidigare trafikhuvudmannen ersattes med en regional kollektivtrafikmyndighet, RKM, med uppgiften att fatta strategiska politiska beslut om kollektivtrafikens utveckling med ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Den nya lagen gav länen möjlighet att organisera ansvaret för kollektivtrafiken på olika sätt men ansvaret ska utövas i förvaltningsform och inte i bolagsform för att öka insynen och samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering. I åtta län valde man att lägga ansvaret på landstinget, i sex län lades det på de regionförbund. De fyra län som sedan tidigare var organiserade i regioner valde att låta dessa ansvara för kollektivtrafiken. I tre län har man valt att bilda kommunalförbund.

RKM gavs möjlighet att bedriva linjetrafik över länsgräns utan särskilt tillstånd. För den upphandlade trafiken ska beslut om trafikplikt fattas, beslut som ska kunna härledas till trafikförsörjningsprogrammet. Samtidigt skyddas i lagen den interregionala kollektivtrafiken, som i första hand ska vara kommersiell,

från att trängas undan av offentligt subventionerad trafik. Det återstår att visa hur detta fungerar i praktiken. För att resenärerna ska kunna planera sina resor på ett enkelt sätt har trafikföretagen anmälningsskyldighet när kommersiell linjetrafik börjar eller upphör. Alla trafikföretag, såväl offentliga som privata, har dessutom skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation som handhas av Samtrafiken.

I juli 2012 kompletterades kollektivtrafiklagen.¹³ Det innebär att RKM:s ansvarsområde nu också omfattar den offentligt organiserade kollektivtrafik som bedrivs på vatten. Myndigheten har även befogenhet att etablera nationsgränsöverskridande trafik under förutsättning att denna är av regional karaktär. I de fall landstinget ensamt är ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken har en kommun också möjlighet att göra "extrasatsningar" jämfört med RKM:s ambitionsnivå. I vilken utsträckning detta sker eller planeras återstår att kartlägga liksom att analysera vilka möjligheter det innebär för kollektivtrafikens utveckling. En återstående fråga när det gäller lagstiftningen är att kommunernas och landstingens ansvar för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken fortfarande regleras med hjälp av ett flertal olika lagstiftningar som inte är samordnade med varandra.

Centralt i den nya lagen var kravet på regionala trafikförsörjningsprogram. Det handlade om samordnade trafik- och infrastrukturplaner där kollektivtrafiken skulle utgöra en naturlig del av samhällsutveckling och samhällsplanering. Detta var något helt nytt, nu skulle perspektivet breddas och olika planeringsprocesser samordnas. Vidare skulle rollfördelningen tydliggöras mellan de som beslutar om allmän trafikplikt för den upphandlade trafiken och de som verkställer de politiska besluten. Såväl befintlig som potentiell kommersiell trafik skulle redovisas och beaktas i de nya programmen.

För att underlätta arbetet med trafikförsörjningsprogrammen utarbetade SKL, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket vägledningen "Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling" (2010) med förslag till programstruktur och huvudsakligt innehåll. SKL genomförde 2012 en utvärdering¹⁴ av programmen i vilken det understryks att det finns flera områden att vidareutveckla inför kommande program. Framför allt betonades vikten av att programmet bör få en ännu starkare karaktär av politiskt strategiskt program, att det bör kopplas tydligare till andra regionala planeringsprocesser och att samrådsprocessen med andra aktörer bör vidareutvecklas.

För att stödja RKM:s arbete med att processa fram och besluta om allmän trafikplikt tog SKL, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket fram rapporten "Allmän trafikplikt – en vägledning" (2011). En arbetsgrupp inom Partnersamver-

kan tog fram rapporten "Öppet marknadstillträde för kommersiell linjetrafik med tåg, buss och taxi" (2011). Ytterligare en vägledning från Partnersamverkan var "Kollektivtrafikens Samhällsnytta" (2011).

Under perioden 2008 till 2010 genomfördes projektet "Attraktiva Stationer" som resulterade i en samverkansmodell för att få till stånd förbättringsåtgärder i och runt bytespunkter, en modell som Jernhusen och Trafikverket har tillämpat sedan dess. Eftersom konkurrensneutralt tillträde till och prissättning av bytespunkter var en viktig del av den nya kollektivtrafiklagen tog Trafikverket tillsammans med Jernhusen, Svensk Kollektivtrafik, BR, Svenska Taxiförbundet, Tågoperatörerna och SKL fram en särskild vägledning "Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning" (2012). Den följdes av rapporten "Principer för tillgång till depåer för kollektivtrafiken" (2012).

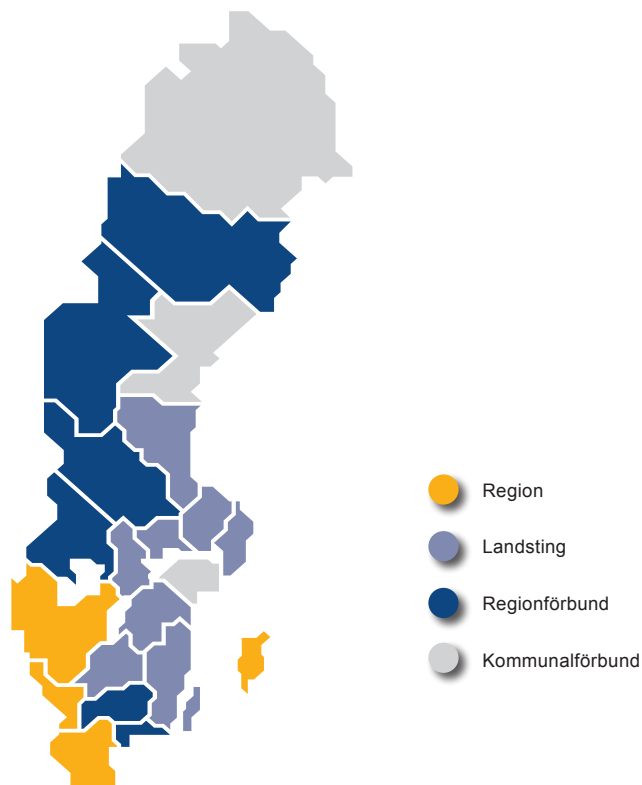
Även Kol-TRAST¹⁵ kan nämnas, en planeringshandbok för de som arbetar med kollektivtrafik eller är verksamma inom samhällsplaneringen. Handbokens fokus ligger på planering av kollektivtrafik i städer och tätorter men kan också användas som studiematerial på universitet och högskolor. Ytterligare vägledningar som alla syftar till att belysa "hela resan"-perspektivet, håller på att utarbetas. Svensk Kollektivtrafik tar fram ett program för trygghet som tar upp frågan om hot och våld i kollektivtrafiken. Trafikverket leder arbetet när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Den förändrade rollfördelningen på regional nivå har även påverkat arbetsfördelningen mellan olika aktörer på det nationella planet. Det gäller inte minst SKL som fått en utvidgad roll inom kollektivtrafikens område. Samtidigt har Svensk Kollektivtrafik som en följd av länstrafikbolagens ägarmässiga koppling till RKM, renodlats till att bli en serviceorganisation i operativa kollektivtrafikfrågor.

Ett par nya aktörer har tillkommit. Genom tillkomsten av K2 har branschen fått en naturlig gränsyta mot akademien när det gäller forskning, kompetensutveckling, utvecklingsprojekt och implementering av forskningsresultat. K2 kommer att samla nationell såväl som internationell kunskap och kompetens inom forskningsområdet. De i K2 ingående forskningsorganisationerna är Lunds Universitet, Malmö högskola och Statens väg- och transportinstitut, VTI. En bärande idé är att K2 ska utveckla en nära samverkan med kollektivtrafikbranschen och med andra forskningsmiljöer.

År 2012 bildades ett nytt samverkansbolag i branschen, X2AB, som ägs gemensamt av RKM, länstrafikbolag och trafikföretag. X2AB ska fungera som kollektivtrafikbranschens gemensamma plattform för utveckling genom att i

nära samverkan med andra branschaktörer, staten och kollektivtrafikens övriga intressenter driva utvecklingsprojekt som är effektivare att genomföra tillsammans i branschen än var för sig. Bolagets uppgift är att säkerställa att resultaten av utvecklingsarbetet tillför värde för resenärerna och samhället och att de kan nyttjas av alla aktörer i branschen. X2AB driver också strategiskt viktiga frågor, bidrar till ökad insikt och kunskap samt medverkar i utvecklingen mot ökad standardisering.



Organisationsform för regionala kollektivtrafikmyndigheter 2012

3. Vision och övergripande mål

I detta avsnitt beskrivs och tydliggörs den branschgemensamma vision som varit vägledande för branschens förändringsarbete sedan år 2008. Här förklaras också kopplingen mellan visionen det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel liksom kopplingen till den nödvändiga värdegrunden. Branschens uppgift i relation till vision och övergripande mål tydliggörs också.

3.1 EN LEDSTJÄRNA SOM ENTUSIASMERAR OCH INSPIRERAR

Varje verksamhet och organisation behöver en vision, en ledstjärna som inspirerar och entusiasmerar alla att driva utvecklingen framåt tillsammans. En vision ska ge framtidstro. Den måste vara levande och utgöra en naturlig utgångspunkt för de mål som sätts upp på vägen mot visionen. Den ska formuleras "utifrån och in", d v s tar sin utgångspunkt i dem man är till för, medborgarna och resenärerna.

För kollektivtrafiken formulerades den branschgemensamma visionen år 2008 när branschens fördubblingsarbete startade. Visionen är att:

"Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle"

Denna vision används sedan dess som en samlande utgångspunkt för det branschgemensamma arbetet med att utveckla kollektivtrafiken men den har ännu inte fått det genomslag som krävs för att inspirera branschens aktörer och deras medarbetare i vardagen. Visionen måste därför förklaras bättre och på ett sätt som gör att alla kan förstå den, ta den till sig och vilja bidra till att arbeta i riktning mot den.

Den första delen av visionen handlar om att människor i framtiden ska uppleva att kollektivtrafiken är så attraktiv att människor varje dag har en reell möjlighet att välja kollektivtrafik till jobbet, skolan eller andra resmål. Man ska kunna välja det färdmedel eller den kombination av färdmedel som i varje situation bäst tillgodoser de egna resbehoven. Ofta är det kollektivtrafiken som är det självklara

förstahandsvalet men många gånger är det en kombination av kollektiva färdmedel, den egna bilen eller att gå eller cykla som är mest effektivt.

Kollektivtrafiken ger också ökad närhet till arbetsmarknad och utbildning. Den erbjuder lugn och ro i en bekväm och trygg miljö med goda möjligheter till avkoppling och arbete. Den upplevs som smidig, prisvärd och säker. Resenärerna slipper stressa och leta parkeringsplats. Det är enkelt att planera sin resa, boka biljett och betala. Om kollektivtrafiken på detta sätt kan bidra till ökad livskvalitet blir det också självklart för många fler att välja de kollektiva färdmedlen och att använda den egna bilen mindre.

Utgångspunkten när det gäller den andra delen av visionen är att kollektivtrafiken ska ses som ett strategiskt verktyg för att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling. Begreppet hållbar utveckling är välkänt och etablerat. Begreppet myntades under början på 1980-talet och fick sin spridning främst via Brundtlandkommissionens rapport "Vår gemensamma framtid"¹⁶ som definierar hållbar utveckling som "tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". Det innebär alltså att ett hållbart transportsystem är en del av en sådan hållbar utveckling.

Kollektivtrafikbranschens övergripande mål på vägen mot visionen är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Idag fem år senare har det vuxit fram en insikt om att detta mål är nödvändigt som utgångspunkt för att få fram åtgärder som gör att många fler ska åka mer kollektivt och mindre med den egna bilen. Det skulle innebära betydande samhällsvinster och göra kollektivtrafiken till ett kraftfullt strategiskt verktyg för att åstadkomma en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Det innebär att svaret på frågan varför det är nödvändigt att fördubbla marknadsandelen är att branschen vill åstadkomma det som den gemensamma visionen ger uttryck för, d v s att underlätta människors resande och bidra till en hållbar samhällsutveckling. Det är viktigt att denna koppling mellan vision och mål diskuteras och tydliggörs för att det ska bli möjligt att åstadkomma kraftsamlingen som kommer att krävas av alla för att uppnå målet och ta målmedvetna steg tillsammans i riktning mot visionen.

Målet är medvetet formulerat "på lite sikt". Någon tidpunkt för måluppfyllelse angavs inte när målet togs fram år 2008. Det beror framför allt på att branschen inte förfogar över alla de verktyg som krävs för att påverka marknadsandelen. Under senare år har emellertid kunskapen om vad som krävs för att fördubbla marknadsandelen ökat. Som framgår av avsnitt 6.3 föreslås nu att målet ska nås till år 2030. Det är en utmaning som kommer att kräva en

bred samverkan över alla gränser i branschen och även med andra branscher. Detta kommer i sin tur att ställa stora krav på att agera i enlighet med vissa grundläggande värderingar. Det handlar om tillit och förtroende och att respektera varandras olika roller, inte minst avseende de olika förutsättningar som gäller för kommersiell respektive offentlig verksamhet.

3.2 BILDER AV FRAMTIDEN

Visionen och det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen kan åskådliggöras med hjälp av scenarier och framtidsbilder. I projektet "Den Goda Staden"¹⁷ är exempelvis bilden av en väl fungerande kollektivtrafik att den skapar frihet att resa bekymmerslöst, bekvämt och tryggt. Den skapar även mer jämlika och jämställda resmöjligheter, attraktiva stadsmiljöer med mer plats för människor och verksamhet samt bidrar aktivt till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar samhällsutveckling.

En annan bild är kollektivtrafiken som möjliggörare av en mer hållbar och hälsosam livsstil eftersom den bidrar till fysisk aktivitet genom att man går och cyklar i samband med kollektivtrafikresan. En studie¹⁸ visar att vinsten av fysisk aktivitet blir större än de negativa effekterna från olyckor, buller och luftföroreningar sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Framtidsbilder kan även handla om att resenären ska uppleva att det är lika enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken som det är att köpa andra tjänster i samhället och få sin biljett genom smart media, t ex mobiltelefonen. Det är det mål som X2AB tillsammans med andra aktörer i branschen satt upp inom ramen för branschens biljett- och betalprojekt och som konkretiserats med hjälp av olika målbilder.

Ytterligare bilder finns i Svensk Kollektivtrafiks studie Framtidens vardagsresande,¹⁹ som beskriver olika framtidsscenarier med bilder av hur framtidens vardagsresande kan se ut för några utvalda kategorier människor i storstad och landsbygd samt vilka trender och omvärldsfaktorer som kommer att påverka kollektivtrafikens utveckling i perspektivet 2025. Motsvarande bilder i perspektivet bortom 2025 är sällsynta men Naturvårdsverket har i ett underlag till regeringen²⁰ presenterat en bild av hur ett Sverige utan nettoutsläpp år 2050 kan se ut. Bilden när det gäller persontransporter beskrivs så här:

År 2050 är samhället planerat så att efterfrågan av transporter är mindre. Sedan mitten av 2010-talet har samhället byggts på ett transportsnålt sätt. Städernas nya bostadsområden knyts samman med arbetsplatser genom kol-

lektivtrafik, som blivit alltmer eldriven. Personbilstrafiken har minskat samtidigt som tillgängligheten ökat bland annat genom att kollektivtrafiken byggts ut. Behovet av egen bil är därför inte lika stort som på 2010-talet. Kostnaderna för att köra bil in till städerna har ökat för att minska trängseln och förbättra stadsmiljön. Det finns färre parkeringsplatser i stadskärnorna. Städerna är attraktivare att bo i då möjligheterna att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till arbetsplatser och service är goda.

I glesbygd förflyttar vi oss med elbilar eller laddhybrider. Längre personresor sker i högre grad med järnväg. Knutpunkter mellan hamnar, vägar och järnvägar har utvecklats. Kollektivtrafiken använder ett öppet informationssystem mellan transportefterfrågan och transportutbud i realtid vilket ger ett bättre anpassat utbud och resenärerna ett bättre stöd.

En annan framtidsbild i detta mer långsiktiga perspektiv återfinns i I forskningsprogrammet LETS2050.²¹ Där drar författarna slutsatsen att en omställning till nollutsläpp av koldioxid år 2050 måste vara del av en vision om ett hållbart samhälle.

Det är en viktig uppgift att ta fram ytterligare framtidsbilder, scenarier och konsekvensbeskrivningar av dessa. De ungas bilder av framtidens kollektivtrafik är av särskilt intresse eftersom de inte bara ska lockas att åka kollektivt utan också att de ska fortsätta med det om och när de skaffar körkort och börjar arbeta. Det gäller att fånga upp tidsandan och vad som krävs av branschens aktörer för att påverka människors attityder och förhållningssätt i ett tidigt skede.



4. Vart är vi på väg?

4.1 MARKNADSANDEL, RESANDE OCH NÖJDHET

Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat under senare år om man utgår från resultatet av Kollektivtrafikbarometerns mätningar. Med denna metod (se avsnitt 6.3) har marknadsandelen ökat från 24 procent år 2010 till 26 procent år 2012. För år 2006 gjordes en skattning när fördubblingsarbetet startade, utifrån underlag från SIKAS (nuvarande Trafikanalys) resvaneundersökning. Kollektivtrafikens marknadsandel skattades då till 18 procent. I SKL:s nyckeltalsprojekt föreslås att Kollektivtrafikbarometerns metod ska användas för beräkning av marknadsandelen. Den skiljer sig emellertid från den metod som Trafikanalys använder sig av och som bygger på mätningar av persontransportarbetet. Enligt Trafikanalys uppgifter står kollektivtrafiken för ca 20 procent av persontransportarbetet medan bilen står för ca 80 procent. Med det sättet att mäta har kollektivtrafikens marknadsandel endast ökat med ca 1 procent sedan år 2006.

Ett delmål på vägen mot det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen har sedan fördubblingsarbetet startade varit att fördubbla resandet i kollektivtrafiken under perioden 2006 - 2020. År 2012 gjordes enligt Trafikanalys²² 1,38 miljarder resor med kollektivtrafiken, en ökning med drygt 28 procent sedan år 2000. Ökningen från 2006 är 17 procent. Tågresorna har ökat mest, med 68 procent mellan år 2000 och 2012. Under samma period ökade antalet resor med spårväg med 54 procent medan antalet resor med buss ökade med 25 procent och antalet resor med tunnelbana med 13 procent.

Kollektivtrafikens persontransportarbete ökade med 11 procent mellan år 2000 och 2012 medan persontransportarbetet med bil ökade med 7,5 procent. Ökningen kan delvis förklaras med att Sveriges befolkning ökat men antalet resor per invånare har också ökat. År 2012 gjorde varje medborgare i genomsnitt 20 procent fler resor med kollektivtrafik jämfört med år 2000. Bara under 2012 ökade antalet resor med tre resor per person.

Enligt Kollektivtrafikbarometern är inte mindre än 80 % procent nöjda med sin senaste resa, en över tiden relativ stabil nivå. Kunder som reser minst en gång varje månad har en mer positiv attityd till kollektivtrafiken än allmänheten

i stort. Enligt Kollektivtrafikbarometern är 61 % av resenärerna nöjda med kollektivtrafiken och 51 % av allmänheten är nöjda. Upplevda problemområden är störningsinformation och bristande lyhörddhet vilket naturligtvis inverkar negativt på kundnöjdheten. I det sammanhanget kan det vara av intresse att notera att det fortfarande saknas effektiva former för att resenärerna ska kunna göra sin röst hörd. På några få platser i Sverige finns pendlarföreningar och Resenärsforum saknar förutsättningar att vara en stark företrädare för landets resenärer på det nationella planet.

Människor reser allt längre till sina arbeten. Trafikanalys statistik visar att den genomsnittliga reslängden i kollektivtrafiken ökade med cirka 22 procent under perioden 2002 - 2012. Motsvarande siffra för perioden 2006 - 2012 var 11 procent. Effektiviteten i trafiken har också ökat. Beläggingsgraden i tåg och bussar har ökat och på många håll har stadstrafiken effektiviserats med hjälp av linjeomläggningar och olika åtgärder för att förbättra servicen.

Resandet uppvisar stora regionala variationer. De tre storstads länen stod år 2012 för över 83 procent av allt resande och för drygt 60 procent av trafikutbudet. Kollektivtrafiken har börjat ta marknadsandelar i storstäderna tack vare de mycket stora satsningar som skett för att bygga ut trafiken, ett trendbrott som lett till mycket kraftiga resandeökningar. Som exempel kan nämnas att Västra Götalandsregionen genom satsningen på regional tågtrafik fördubblat resandet i denna typ av trafik sedan år 1999.

Statistik från Trafikanalys visar att kollektivtrafikens kostnader under perioden 2007 - 2011 har ökat snabbare än trafiken. Kostnadsökningen kan enligt den översiktliga kartläggning som SKL och Svensk Kollektivtrafik genomfört, i första hand förklaras av att utbudet av kollektivtrafik har ökat kraftigt, att spårtrafik har byggts ut mer än annan trafik, att resenärerna reser allt längre samt att vagnparken förnyats, blivit större och fått bättre miljöprestanda. Kostnadsbilden är emellertid komplex och det krävs ett mer omfattande arbete för att förklara alla delar i kostnadsökningen. Det går heller inte att dra alltför långtgående slutsatser när det gäller de bakomliggande orsakernas relativa betydelse eftersom det finns stora osäkerheter i statistiken (se även avsnitt 7.2.15).

En genomgång i samband med SKL:s utvärdering av de regionala trafikförsörjningsprogrammen år 2012 (kompletterat med uppföljande förfrågningar) visar att åtta RKM satt upp målet att fördubbla resandet. I Skåne har man redan fördubblat resandet en gång och beslutat att fördubbla det ännu en gång till år 2025. I Värmland har resandet ökat med 47 procent mellan 2007 och 2011 och förutsättningar bedöms goda att nå fördubblingsmålet till år 2020.

Karlstadsbuss räknar med att ha ökat resandet med 56 procent mellan 2006 och 2013 och att det kan vara möjligt att nå fördubblingsmålet till år 2020. Ytterligare exempel på uppsatta fördubblingsmål framgår av tabellen:

Område	Mål för fördubblat resande
Uppsala	2006 - 2020
Örebro	2006 - 2020
Värmland	2007 - 2020
Västernorrland	2012 - 2020
Västra Götaland	2006 - 2025
Skåne	2007 - 2025
Blekinge	2008 - 2030
Halland	2012 - 2030

Mål för fördubblat resande i Sverige 2013

Vad indikerar då denna utveckling? År 2012 hade resandet ökat med 17 procent från år 2006. Det återstår alltså att klara av en ytterligare resandeökning med drygt 80 procent för att klara branschens fördubblingsmål fram till år 2020. Det kräver att flera regioner mer än fördubblar resandet för att balansera att andra bidrar med mindre ökning. Frågan är om detta är realistiskt?

4.2 UTVECKLINGEN INOM ANDRA OMRÅDEN

Fordonen inom kollektivtrafiken har blivit alltmer tillgänglighetsanpassade för funktionshindrade. År 2012 var enligt FRIDA, den branschgemensamma miljö- och fordonsdatabasen, hälften av spårvagnarna, 60 procent av bussarna och 80 procent av tågen tillgänglighetsanpassade. För att öka tryggheten och säkerheten i fordonen har förekomsten av övervakningskameror ökat, mest i spårvagnar där i princip alla fordon har kameror idag. Bland bussarna har 45 procent en kamera installerad medan endast en tredjedel av tågen har kameror. Andelen alkoholås har också ökat och idag har över 80 procent av alla svenska bussar inom kollektivtrafiken alkoholås.

Emissionerna från kollektivtrafiken minskar. Kraven på förnybar energi har ökat i samband med trafikupphandlingar vilket har gett positiva resultat ur miljösynpunkt. Genom att fossila drivmedel har bytts ut mot förnybar energi minskar nettoutsläppen av koldioxid. Nya fordon har i dag en lägre förbrukning än tidigare årsmodeller. Energianvändningen i nya bussar har också minskat

vilket bidrar till minskade utsläpp. Det gäller framförallt bussar med hybridteknik, men också konventionella fordon har en lägre bränsleförbrukning. En ökad användning av biogas i tunga bussar innebär dock ökad energianvändning även om dessa bussar också blivit mer energieffektiva. Andra åtgärder som fått genomslag är förarutbildning i sparsam körning i kombination med system för förarstöd och optimering av fordonsstorlekar.

Kollektivtrafikmarknaden har steg för steg öppnats för konkurrens för att skapa ökad valfrihet för resenärerna. Persontrafik med tåg avreglerades redan 2010 och sedan dess har alla tågoperatörer likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Inslaget av nya operatörer har varit begränsad men inför tågplanen 2014 som börjar gälla i december 2013 har ansökan om tåglägen inlämnats av flera nya aktörer. I Trafikverkets arbete för att utveckla nuvarande bedömningskriterier är det en viktig utgångspunkt att göra de ettåriga tilldelningsprocesserna mer stabila och förutsägbara, inte minst utifrån arbetspendlingens perspektiv.

År 2012 infördes marknadsöppningen även av den regionala kollektivtrafiken, dock hittills utan större genomslag. Sammanlagt har 24 nya kommersiella linjer tillkommit och idag består mindre än 10 procent av det totala utbudet mått i utbudskilometer av kommersiell trafik. Trafikanalys skriver i en rapport²³ att utvecklingen går trögt men att man måste ha respekt för att det tar tid innan en ny lagstiftning får genomslag. Den beskrivna bilden stärks av en undersökning våren 2013,²⁴ där det konstateras att etablering på kommersiella villkor inte fungerar enligt lagstiftarens intentioner.

Efter Kapacitetsutredningen innebär det efterföljande infrastrukturbeslutet år 2012²⁵ att betydande insatser nu görs för att komma tillrätta med den stora eftersläpningen när det gäller drift, underhåll och reinvesteringar. Till detta kommer emellertid satsningar på nyinvesteringar på några nya sträckor. Det gäller exempelvis utbyggnad av Ostlänken mellan Linköping och Järna samt dubbelspår mellan Göteborg och Borås.

Insikten om bytespunkternas betydelse för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft i ett "hela resan"-perspektiv har ökat sedan år 2008. Bytespunkter där olika trafikslag möts och kompletterar varandra stärker kollektivtrafikens attraktivitet. Det finns också ett brett utbud av servicefunktioner som inte har en direkt koppling till resa men som finns i närheten av kollektivtrafikens knutpunkter som bidrar till kollektivtrafikens konkurrenskraft. Här finns en betydande utvecklingspotential som nu görs av Jernhusen, Swedavia, kommunerna och andra mark- och fastighetsägare i samverkan med andra berörda aktörer.



5. Vad händer i omvärlden som påverkar utvecklingen?

I detta avsnitt beskrivs viktiga faktorer i omvärlden som kommer att påverka förutsättningarna för kollektivtrafikens fortsatta utveckling och kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling. Det handlar primärt om sådant som branschen inte själv kan påverka utan som kräver nära samverkan med näringslivet, andra branscher och samhällsområden.

5.1 MÄNNISKORS RESEBEHOV IDAG OCH IMORGON

Under senare år har allt fler tecken kommit på att biltrafiken inte längre ökar i västvärlden. Den tidigare så givna ökningen av personbilstrafiken har planat ut, och trafiken har till och med börjat minska, ett fenomen som brukar benämnas peak car use. Bilden är likartad i såväl USA, Europa som Australien.

I Japan minskar trafiken sedan början på tjugohundralet,²⁶ i USA pekar utvecklingen nedåt sedan 2004, d v s före starten på lågkonjunkturen.²⁷ Även i Sverige finns samma fenomen. På det statliga vägnätet har biltrafiken planat ut sedan 2006,²⁸ och i de flesta av våra större städer har trafiken minskat sedan ungefär samma tidpunkt, visar SCB:s statistik från bilprovningen.

Det går inte att peka ut en orsak till utvecklingen. Forskarna²⁹ pekar på att det är många faktorer som ligger bakom utvecklingen. Vi slår i tidsbudgettaket, vi är helt enkelt inte beredda att lägga mer tid på resandet. Utvecklingen i våra städer har också betydelse. Den förtätning som ägt rum, ger kortare avstånd och därmed mindre behov av bilförflyttningar. Den pågående urbaniseringen, där Sverige enligt EU:s statistikbyrå urbaniseras snabbast i Europa, har medfört en stadskultur som ytterligare stärker trenden. Detta har gett möjlighet till satsningar på kollektivtrafik, och behov av styrning av trafiken i centrala delar, som också minskar bilbehovet. Den åldrande befolkningen har betydelse, liksom stigande bränslepriser, som alltså enbart är en faktor bland många.

Två andra faktorer förtjänar att nämnas. Bilen är idag inte längre lika stark statusmarkör, utan har ibland ersatts av dyra cyklar och senaste datorn eller läsplattan. Och denna mobila IT, med smartphones, ipads etc börjar

också ge effekter på färdmedelsvalet, då man vill kunna använda sin restid på ett effektivt sätt.³⁰

Det finns alltså all anledning att ta hänsyn till dessa pågående trender i planering och prognosarbete, vilket idag i princip inte görs. Myndigheten Trafikanalys har i remissvar påpekat att man välkomnar en känslighetsanalys som redogör för effekterna av en snabbare respektive långsammare trafikutveckling.

En tilltagande individualism, med krav på ökad acceptans att få leva sitt liv på det sätt man själv vill, ökar variationen på livsstilar och intressen. Gränsen mellan arbete och fritid suddas alltmer ut och det finns tecken som tyder på att acceptansen från arbetsgivare när det gäller flexibla arbetstider och distansarbete ökar. Samtidigt ökar den upplevda tidsbristen, främst bland barnfamiljer och särskilt bland kvinnor.

I större städer med många en-personshushåll sker umgänge oftare i det offentliga rummet, på kaféer och restauranger. Det ökande utbudet av underhållning och fritidsaktiviteter ställer större krav på individens rörlighet. Det finns också tydliga tecken på att materiella saker succesivt får mindre betydelse för människans tillfredsställelse. Betydelsen av "rätt" varumärke förstärks.

Ökade individuella behov och större krav på flexibla och individanpassade lösningar ställer stora krav på ett mer efterfrågestyrt trafikutbud och en större differentiering när det gäller pris, kvalitet och individuella lösningar. Samtidigt som kraven på individuella lösningar blir större visar emellertid studier³¹ att faktorn "tillsammans" är stark när det gäller upplevelser. Det handlar om att uppleva saker i en gemenskap, att det är roligare att uppleva saker tillsammans med andra. För kollektivtrafiken innebär detta en stor potential, att kunna utvecklas mot att vara en arena för gemenskap och tillsammansupplevelser.

Antalet äldre blir fler och fler och mer aktiva än någonsin. Andelen äldre (65+) som förvärvsarbetar har nästan fördubblats de senaste femton åren. Allt fler pensionärer reser också betydligt mer som en följd av att de är mer aktiva och vid bättre hälsa. En parallell utveckling med ökande medvetenhet om en sund livsstils betydelse för den personliga hälsan har bl.a. resulterat i ökat cyklande framförallt i de större städerna. Som en del i detta förväntas också kombinationsresor med olika trafikslag öka där kollektivtrafiken är en viktig komponent.

Enligt Eurostat³² är Sverige det land inom EU som har haft den starkaste urbaniseringstrenden. Mellan 2005 och 2011 minskade befolkningen i 141 av Sveriges 290 kommuner. Denna utveckling fortsätter och trenden förstärks. Storstockholm växer idag med ca 40 000 personer per år. Motsvarande tal för Göteborg och Malmö är 6 000 respektive 5 000 personer. Regeringens Fram-

tidsrapport 2013³³ visar på att en fortsatt urbaniseringstrend under de kommande decennierna riskerar att leda till än större obalanser mellan olika delar av landet och inte minst mellan stad och landsbygd vilket ovillkorligen kommer att innebära utmaningar även för kollektivtrafikens utveckling.

En konsekvens av urbaniseringen är växande skillnader också när det gäller bland annat utbildning. Ju fler högutbildade det finns i en kommun, desto attraktivare blir kommunen för arbetsgivare som söker högutbildade. Omvänt blir det svårt för de mindre kommunerna att locka såväl arbetsgivare som behöver högutbildade som personer med hög utbildning. Men det finns motkrafter. Besöksnäringen är en av de kraftigast ökande näringarna i landet. Ökningen märks i storstäderna men även i stora populära besöksdestinationer i fjällen och längs den svenska kusten. En mer utvecklad kollektivtrafik till och från dessa destinationer kan utan tvekan bidra till att motverka urbaniseringstrenden i vissa utsatta områden.

5.2 INFORMATIONSTJÄNSTERNAS UTVECKLING

Inom informationsområdet sker en snabb utveckling med ökad tillgänglighet till information och data, öppna datakällor, kommunikation mellan människor, fordon och infrastruktur samt mellan fordonen. Nya metoder för "datafångst" som skapar förutsättningar för information från många lättillgängliga datakällor lagrade på nätet ger också möjligheter till nya informationstjänster.

Den snabba takten och intensiteten i denna utveckling gör det svårt att förutse vad som kommer att hända i Färdplanens tidsperspektiv. Detta ställer extra stora krav på kollektivtrafikens aktörer att snabbt uppfatta nya trender och möjligheter och dra nytta av dessa. Samtidigt måste man beakta eventuella risker som den nya utvecklingen medför för trafik- och personsäkerhet samt den personliga integriteten.

Ett annat område är den snabba utvecklingen av direkt kommunikation med fordon, hållplatser och informationstjänster via nätet. Utveckling mot allt mer uppkopplade enheter och kommunikation mellan olika system innebär att informationen finns tillgänglig i realtid och tjänsterna kan skräddarsys efter individuella behov. Denna utveckling kombineras med en allt snabbare datakommunikation där information finns tillgänglig överallt och alltid. Detta skapar också förutsättningar för nya affärskoncept med volymrabatter, bonussystem och differentierade priser.

Detta ställer nya krav på kollektivtrafiken, där informationssystemen måste öppnas för användning utanför själva trafiken. Det innebär ökade krav på

standardisering av gränssnitt och kommunikation. Teknikutvecklingen ställer dessutom nya krav på samverkan mellan branschens olika aktörer för att möjliggöra enklare anslutning av olika IT-lösningar i fordonen och att kunna använda sig av denna information för att förbättra utbud och service baserat på standardiserade gränssnitt och produkter. Begrepp som "crowd sourcing" innebär att många personer tillsammans bidrar med information som snabbt sprids via sociala media, kommer att bli ett allt viktigare verktyg i framtiden. Redan idag finns information tillgänglig via öppna datakällor och tjänster som tillhandahålls via nya kanaler som inte styrs av kollektivtrafikens aktörer. Sociala medier och mobila enheter utnyttjas på nya sätt.

Inom teknikutveckling för biljettlösningar ser man olika lösningsalternativ som baseras dels på användning av bankkort (EMV), dels på lösningar med applikationer på smarta media (t ex smarta telefoner eller betalkort) som kan hantera olika biljett- och betallosningar på ett säkert sätt. Detta kräver överenskommelser på internationell nivå också inom kollektivtrafikens område på samma sätt som det idag krävs för mobiltelefoni och betaltjänster.

Mobiltelefoner med ny teknik för närkommunikation, t ex Near Field Communication (NFC),³⁴ skapar nya möjligheter att knyta samman information med olika tjänster inom kollektivtrafiken som bokning, biljetter, störningssinformation m m men också nya affärsmöjligheter i samverkan med andra aktörer och informationstjänster. Behovet av öppna data och gränssnitt ökar och skapar förutsättningar för tredje parts leverantörer att leverera helt nya tjänster i samverkan med tjänster utanför kollektivtrafiken. Sannolikt kommer också nya stödjande tjänster att utvecklas som använder realtidsinformation för t ex övervakning vilket kan öka tryggheten hos resenärerna.

Kundernas kvalitetsmedvetenhet och kraven på ökad interaktion, exempelvis att företag och organisationer som deltar aktivt i diskussioner och bemöter kritik på nätet, kommer att ställa krav på transparent information som är öppen och tillgänglig. Det innebär att låg kvalitet och allmänna brister i varu- och tjänsteproduktionen snabbt kan spridas till en stor grupp konsumenter, men också att det finns goda möjligheter att få snabb spridning av goda budskap, smarta och moderna lösningar och därmed snabb förändring i positiv riktning.

Användningen av de sociala medierna och mobila enheter utvecklas ytterligare men kanske i helt nya former som idag är svårt att förutse. Mycket talar för att öppenhet och ärlighet i ännu högre grad kommer att vara framtida ledord i verksamheter med täta kundrelationer.

Travelhack, det årliga programmeringsdygnet för att ta fram tjänster för

kollektivtrafiken, är ett bra exempel på att kollektivtrafikbranschen förmår ligga i framkant vad gäller modern teknik och IT-lösningar. Det är en tävling som grundar sig på utvecklarplattformen Trafiklab som tagits fram i samarbete mellan Samtrafiken, SL och Viktoria Swedish ICT. Syftet är att inspirera till att ta fram appar och tjänster som gör kollektivt resande mer attraktivt.

5.3 UTVECKLING AV TRAFIKSYSTEM OCH FORDON

Stor uppmärksamhet ägnas åt att utveckla nya framtida transportkoncept runt om i världen. De viktigaste gemensamma nämnarna för denna utveckling är behovet av större yteffektivitet och av ökad kapacitet. I framtiden måste transportsystemet i storstadsregionerna klara av att hantera allt större reseolymer. Utveckling av trafikkoncept, infrastruktur och fordon för ökad kapacitet får därmed en allt större betydelse. Samtidigt sker en utveckling i glesbygd där nya lösningar krävs som är anpassade till ett mindre frekvent resande med stora individuella variationer.

Utvecklingen av intelligenta trafiksystem med IT-stöd sker som framgått ovan snabbt. Allt högre grad av automatisering kännetecknar utvecklingen och förarlösa spårforon i kollektivtrafiken finns redan på flera håll runt om i världen. Bilbranschen utvecklar system för ökad säkerhet, t ex autostopp vid hinder och adaptiva farthållarsystem, system som också är aktuellt för kollektivtrafiken.

Växande energiefterfrågan kombinerat med att jordens klimat är hårt ansträngt av utsläpp av växthusgaser kräver att fossil energi ersätts med nya miljövänliga alternativ och att energianvändningen effektiviseras. Två av de viktigaste frågorna när det gäller utvecklingen inom transportsektorn är följaktligen ökad energieffektivitet och begränsning av utsläpp från fordon.

Fordonsutvecklingen sker utifrån två perspektiv, kundperspektivet och miljöperspektivet. Utifrån kundperspektivet sker en utveckling mot ökad tillgänglighet och i komfort och design. Inte minst de nya buslösningar som introducerats i England och Frankrike under senare år kännetecknas av nytänkande i både design och inredning. De allt större kraven på kapacitetsstarka lösningar innebär samtidigt utveckling av fordon med fler/större dörrar för kortare hållplatstider, längre spårvagnar och flerledade bussar med hög kapacitet samt bussar anpassade till separata bussgator. Den största utmaningen ligger utanför "bussen", att skapa trafiklösningar med dedikerade körfält så att kollektivtrafiken får prioritet.³⁵ Konceptet BRT (Bus Rapid Transit) som bygger på det har blivit allt vanligare internationellt.

En ökad satsning på spårburen trafik har kännetecknat flera av de euro-

peiska länderna under det senaste decenniet. Utveckling med nya spårvägs-system har varit särskilt markant i länder som Frankrike, Tyskland och Spanien ofta som en del av en stadsförnyelse. Även nya busslösningar har etablerats i många städer med särskilda bussgator/körvägar, också ofta kopplat till stadsförnyelse. Denna utveckling är en del i den hållbara utvecklingen men också för att möta trängselproblem och behov av att utveckla en attraktiv stad.

De allt större kraven på energieffektivisering och miljö innebär att fokus nu riktas mot ökad användning av biobränslen och elektrifiering. En inriktning mot fossilfria stadstransporter kräver en stor omställning av transportsektorn. Utveckling av fordonstekniken har allt mer fokuserat på energieffektivisering genom bl a. hybridlösningar. Samtidigt är användning av biobränslen en lösning som ersättning för och komplettering av traditionella bränslen. Skatteregler och incitament för introduktion av ökad användning av biobränslen är avgörande för i vilken takt en sådan omställning kan ske.

Sedan ett par år tillbaka pekar utvecklingen på en elektrifiering av framför allt stadsbussar. Stora aktörer som Bombardier och Siemens som tidigare inte varit tillverkare av bussar driver stora projekt liksom Volvo och andra busstillverkare som satsar på detta teknikskifte. Inriktningen går mot batterilösningar i kombination med snabbladdning/induktionsladdning eller genom bränsleceller. Båda dessa utvecklingstrender stärks och kan få genomslag inom en nära framtid.

Flera länder har antagit mål om införande av fossilfria transporter där huvudinriktningen på längre sikt idag tycks vara elektrifiering. Omfattande investeringar sker redan idag i eldrivna bussar främst i Kina men också i Europa. Denna utveckling leder mot nya lösningar för busstrafik med möjlighet till längre fordon och ett närmande av bussen till spårvagnens kapacitet. Detta ställer också krav på standardisering och generella lösningar för att åstadkomma skalfördelar vilket i ökad utsträckning får stöd i europeisk utveckling. Också en utveckling med ökad modularisering där samma teknik används och där fordonen anpassas till kapacitetsbehoven ingår som en del i en elektrifiering.

I Sverige har miljökraven förändrats från att vara fokuserade på skadliga emissioner (luft och buller) till att mer fokusera på krav för att möta klimathotet och behovet av ökad energieffektivisering. Samtidigt uppfylls inte luftkvalitetskraven i flertalet stadsområden och bullerfrågorna är fortsatt viktiga och kräver åtgärder. Samspelet mellan krav på fossilfria transporter, energieffektivisering, emissionskrav och bullerkrav måste i större utsträckning vägas samman i en helhet.

Detta innebär troligen behov av teknikskifte för framförallt busstrafik i stadsområden medan krav på trafik i landsbygd sannolikt kan mötas med effektivisering och utnyttjande av bio-bränslen. Utvecklingen mot elektrifiering av stadstrafik skapar förutsättningar för att möta de mer sammansatta miljökraven. En snabb omställning av kollektivtrafiken är därför central för att möta en situation om privatbilismen får en snabb utveckling mot el- och hybridlösningar.

5.4 KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL I SAMHÄLLSPLANERINGEN

Samhället domineras fortfarande av biltrafiken och prioriteringar när det gäller utbyggnad av nya bostadsområden, handel och service sker fortfarande i allt väsentligt utifrån biltrafikens utrymmesbehov. Den snabbt växande insikten om det kollektiva trafiksystemets utvecklingsbehov samt miljö- och utrymmesproblemen i de större städerna har hittills tyvärr inte resulterat i åtgärder som förmått ställa om transportsystemet i mer grundläggande bemärkelse. Bilen är fortfarande norm.

Det här inverkar förstås, om utvecklingen tillåts fortsätta, kraftigt hämmande på kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Att skapa ökad framkomlighet för kollektivtrafiken där kollektivtrafik ges prioritet gentemot privatbilen är kanske den största utmaningen för att få ut mer för pengarna i svensk kollektivtrafik genom att det har gynsamma effekter både vad gäller värdeskapande för resenären som hållbarhet för samhället.³⁵

Det finns också tecken på att utvecklingen kan vara på väg att vända. De senaste åren har ett intensivt arbete pågått för att utveckla mer hållbara städer med hjälp av en trafikplanering som prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik. Den ökade fokuseringen på kapacitets- och miljöproblemen i städerna har resulterat i framkomlighetsstrategier och kraftfulla kollektivtrafiksatsningar på flera håll i landet.

Den fortsatta utvecklingen av städernas kollektivtrafik är alltså en nyckelfråga. Den offentliga debatten om kollektivtrafiken handlar allt mer om de olika trafikslagens utrymmesbehov och trafiksystemets yteffektivitet. På flera håll runt om i landet konstaterar man att användningen av utrymmet i gatunätet måste styras mer kraftfullt för att räcka till för kollektivtrafikens behov.

Detta börjar nu få genomslag. Samtliga stora och mellanstora kommuner har antagit framkomlighetsstrategier av olika slag, styrdokument som anger färdvägar mot städer med minskade klimatutsläpp från transportsystemet. I översiktsplaner, trafikstrategier och miljöplaner anges mål för hur färdmedelsfördelningen för personresor ska ändras så att ökat resande sker med de hållbara transportslagen.

Det pågår också ett intensivt arbete för att skapa urbana kvaliteter som ger förutsättningar för ökad inflyttning och att locka människor som är attraktiva för näringslivet. I detta sammanhang talas det allt oftare om stadsdesign där en förändrad användning av tillgängliga ytor i gaturummet blir en förutsättning för att skapa en attraktiv stadsmiljö. I flera städer talas det om att profilera staden genom kollektivtrafiksystemet, att kollektivtrafiken skapar möjlighet att ge staden en ny identitet.

Allt detta skapar framtidstro, men det tar lång tid att förändra dessa strukturer och skapa tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken.

6. Mål på vägen mot visionen

I detta avsnitt dras slutsatser när det gäller hur långt vi når med nuvarande åtgärder och planer för kollektivtrafikens utveckling. Som utgångspunkt för att komma vidare redovisas en samlad målbild för branschens fortsatta arbete i riktning mot det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen på vägen mot den gemensamma visionen.

6.1 HUR LÅNGT KOMMER VI MED NUVARANDE ÅTGÄRDER OCH PLANER?

Färdplanens slutsats så här långt är att nuvarande utveckling inte är tillräcklig för att snabbt locka tillräckligt många människor att minska sitt privata bilresande och resa mer kollektivt för att det ska bli möjligt att snabbt öka resandet i kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel. Denna slutsats verifieras också av olika forskningsrapporter och andra studier.

En prognos från Trafikverket år 2012³⁶ pekar exempelvis på att fördubblingsmålet inte kommer att nås och att kollektivtrafikens andel av det totala persontransportarbetet istället kommer att minska om inte ytterligare åtgärder vidtas. VTI:s slutsats i en rapport³⁷ är att en fördubbling av resandet i kollektivtrafiken till år 2020 är möjlig men att den innebär stora utmaningar i form av ökade kostnader och behov av kraftfulla åtgärder.

Slutsatsen blir alltså att det krävs betydligt mer långtgående satsningar på att bygga ut kollektivtrafiken och göra den ännu mer attraktiv för att kollektivtrafiken ska kunna bli det kraftfulla verktyg som krävs för att snabbt minska koldioxidutsläppen och nå långsiktiga miljömål och andra övergripande samhällsmål. Förutsättningarna för att klara detta bestäms emellertid inte bara av branschen själv. Det handlar också om hur hela samhället utvecklas och vad som händer utanför den egna branschen och inte minst internationellt.

Som utgångspunkt för en diskussion om vad som krävs för att nå det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen på vägen mot visionen att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle måste det finnas tydliga och konkreta mål på kortare och längre sikt.

Den samlade målbilden för kollektivtrafikens utveckling som finns på

nationell nivå togs fram år 2009 och återfinns i den i avsnitt 2.1 nämnda rapporten Affärsmodell för en fördubblad kollektivtrafik och som sin utgångspunkt hade både den branschgemensamma visionen och det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen. Denna målbild med mål ur ett resenärsperspektiv, ett effektivitetsperspektiv, ett hållbarhetsperspektiv och ett utvecklingsperspektiv, har konkretiserats i denna Färdplan. Fokus har varit på att målen ska hänga ihop och balansera varandra samt att de ska kunna mätas och följas upp på ett enkelt och enhetligt sätt.

På vägen mot det övergripande målet och visionen finns fem konkreta mål. Gemensamt för dem alla är att de, i likhet med det övergripande målet, kan brytas ner lokalt och regionalt så att de kan bli styrande för den fortsatta utvecklingen. Det kan lämpligen ske när RKM reviderar de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Då finns möjligheten att vidareutveckla de mål som togs fram i de första programmen vilket känns angeläget eftersom SKL:s utvärdering³⁸ visar på stora regionala skillnader när det gäller hur målen formulerades, detaljeringsgrad och kopplingen till andra mål.

6.2 KOPPLING TILL TRANSPORTPOLITISKA MÅL OCH EU-MÅL

En viktig utgångspunkt när målen konkretiserats har varit att målen ska ha en tydlig koppling till de transportpolitiska målen och olika EU-mål. Kopplingen till EU återfinns i den övergripande europastrategin "Ett resurseffektivt Europa", med handlingsplanen för energieffektivitet och EU transportpolitik. Denna strategi innebär en energieffektivisering med 20 procent och 20 procents generell reduktion av CO₂-utsläppen till år 2020. Transportsektorn som helhet måste minska utsläppen med minst 60 procent till år 2050 vilket innebär krav på en kraftig omställning till fossilfria transporter. I en rapport³⁹ från EU-kommissionen har en ytterligare ambitionshöjning föreslagits innebärande 40 procents reduktion av CO₂-utsläppen till år 2030.

För stadstrafik är EU:s ambition att halvera användningen av fossila bränslen till 2030 och en kraftig överflyttning till kollektivtrafik och gång/cykel en förutsättning för ambitionen att fördubbla kollektivtrafikresandet till år 2020. Det senare målet är inspirerat av det svenska fördubblingsmålet. På längre sikt är ambitionen att all stadstrafik ska vara fossilfri. UITP redovisar i ett "Focus Paper"⁴⁰ att EU-målen om CO₂-reduktion är möjliga att nå. Enbart tekniska lösningar räcker emellertid inte, det krävs en kombination av åtgärder som inbegriper en politik som stödjer att kollektivtrafikens andel av resandet ökar. Med en fördubblad kollektivtrafikandel skulle CO₂-utsläppen

enligt denna rapport kunna reduceras med 20 procent.

Av de tio transportpolitiska EU-målen påverkar några kollektivtrafiken särskilt. De handlar om att utveckla och införa nya hållbara bränslen och framdrivningssystem, utnyttja multi-modala transportlösningar och hållbar samhällsutbyggnad, effektivisera genom användning av ny informationsteknik och satsa på marknadsbaserade stimulansåtgärder och internalisering av externa kostnader. Det senaste transportpolitiska beslutet från år 2011 följs nu av en rad initiativ till utvidgad EU-lagstiftning. Det gäller därför att noga följa den europeiska utvecklingen.

De svenska transportpolitiska målen, fastställda av riksdagen i maj 2009⁴¹ är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

I dessa mål ligger bland annat att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet, att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner, att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Det ska också vara ett jämställt transportsystem. Det innebär att det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och deras möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och att deras värderingar ska ges samma vikt. Vidare ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Transportsystemet ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen och en ökad hälsa uppnås.

I de transportpolitiska målen ligger vidare en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsystemet ska också bidra till att sexton nationella miljö kvalitetsmål⁴² uppnås där det övergripande målet är att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Generationsmålet innebär att alla viktiga åtgärder ska vara genomförda till år 2020. För klimatmålet ska åtgärderna vara genomförda till år 2050.

6.3 DET ÖVERGRIPANDE MÅLET: FÖRDUBBLA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL

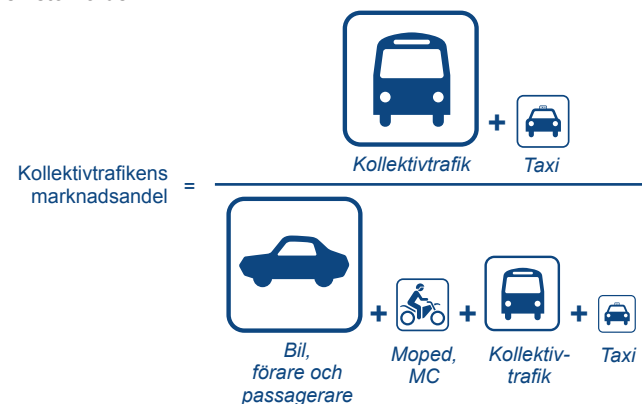
Frågan är i vilket tidsperspektiv som det kan vara möjligt att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Vid en sådan bedömning måste hänsyn tas till att biltrafikens tillväxt enligt senaste rön håller på att plana ut (se avsnitt 5.1). Detta är ett trenderbrott. Det innebär att kollektivtrafikens marknadsandel kan öka snabbare än om man utgår från att biltrafiken fortsätter att öka som den har gjort under de senaste decennierna. Det innebär även att koldioxidutsläppen från trafiken kommer att minska tack vare en långsammare utveckling av privatbilismen samtidigt som kollektivtrafiken ökar kraftigt med lägre miljöpåverkan (se mål 4). Utgångspunkten är att branschen steg för steg kommer att klara av att utveckla kollektivtrafiken så att den blir så attraktiv och konkurrenskraftig att medborgarna själva väljer att använda kollektivtrafiken mer och den egna bilen mindre. Men det kommer inte att räcka.

Steget att fördubbla marknadsandelen är så stort att det också kommer att krävas kraftfulla styrmedel för att påskynda utvecklingen. Det handlar om åtgärder i form av ändrade skatter och lagar och andra regelverk och olika stimulansåtgärder. Det handlar också om åtgärder på alla nivåer, lokalt, regionalt och nationellt. Från både statens och kommunernas sida krävs dessutom kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet och annan för kollektivtrafiken nödvändig infrastruktur, inte minst i städerna, så att det blir möjligt att ta emot den kraftigt ökade trafiken.

Det tar tid att få genomslag för allt detta. Ledtiderna är långa när det gäller infrastrukturinvesteringar, det tar tid för ny lagstiftning att få genomslag och det tar tid att påverka människors attityder och förhållningssätt. Detta understryks inte minst i Kapacitetsutredningens klimatscenario⁴³ där det konstateras att omställning av samhälle och transportsystem tar tid och konsekvent behöver planeras i riktning mot ett mer transportsnålt samhälle. Samtidigt konstaterar man att det även krävs kraftfulla styrmedel, forskning och innovation för att denna omställning ska kunna ske.

Utifrån vad vi idag vet om vad som krävs föreslås att målet ska vara uppnått till år 2030. Det skulle innebära en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel från 18 procent år 2006 till 36 procent år 2030. För att åstadkomma den nödvändiga politiska samlingen kring detta mål föreslås att målet etableras som ett nationellt mål vilket borde vara fullt möjligt med hänsyn till den medborgarnytta och samhällsnytta det skulle innebära. Ett sådant beslut skulle i hög grad öka förutsättningarna för att nå målet inom den angivna tidsramen.

I SKL:s nyckeltalsprojekt föreslås att Kollektivtrafikbarometern även fortsättningsvis ska användas för beräkning av marknadsandelen. Det innebär att marknadsandelen beräknas som andel resor (helresor) med kollektivtrafik (linjelagd buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, tåg och båt) och taxi av det totala antalet resor med kollektivtrafik, taxi, bil (förare och passagerare) samt moped/MC. Det betyder att kollektivtrafikens marknadsandel ökar om kollektivtrafikresandet ökar mer än det privata motoriserade resandet. Den ökar också om privatbilister övergår till att åka kollektivt och om privatbilister övergår till att gå eller cykla vilket är en stor fördel.



Definition av marknadsandel enligt Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelens utveckling kan också följas med hjälp av Trafikanalys beräkningar som sedan år 2011 sker med hjälp av den nya nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige). Den bygger på en annan metod vilket innebär att också resultaten skiljer sig åt eftersom Trafikanalys mäter personkilometer och inte antal resor. RVU:s undersökningar bygger också för vissa län på få intervjuer vilket gör att det är svårt att redovisa säkra uppgifter om hur marknadsandelen utvecklas fördelat på län och år. För de allra största länen är detta ett mindre problem medan för andra det krävs mätningar under två på varandra följande år för att få fram mer säkra uppgifter.

6.4 KONKRETA BRANSMÅL

MÅL 1. Resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020

Branschmålet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken till år 2020 jämfört med 2006 ligger fast i avvaktan på nästa omgång av de regionala trafikför-

sörjningsprogrammen. Först då det blir möjligt att göra en samlad bedömning av om målet kommer att nås i tid.

Alla har naturligtvis inte möjlighet att fördubbla resandet eftersom den stora potentialen för resandeökningar finns i större städer och i starka stråk men alla kan bidra utifrån sina egna förutsättningar. Slutsatsen blir att det skulle kunna vara möjligt att fördubbla resandet till år 2020 men endast under förutsättning av att mycket kraftfulla åtgärder vidtas. Realismen i detta kan slutligen bedömas om ett par år när RKM daterat upp sina trafikförsörjningsprogram och redovisar mål och handlingsplaner man är beredda att genomföra för att påskynda utvecklingen.

Målet följs upp genom att mäta resandeutvecklingen i form av antal resor, både i absoluta tal och i antal resor per 1 000 invånare. Traditionellt mäter man i branschen antal delresor men det mest intressanta för att få en bra bild av resandeutvecklingen är egentligen att mäta antalet helresor vilket dock är svårt med det statistikunderlag som finns idag. Det finns också en möjlighet att följa upp utvecklingen med hjälp av två av indikatorerna i SKL:s nyckeltalsprojekt, nämligen antal tidtabellskilometer per invånare samt beläggningsgraden i form av antal personkilometer per tidtabellskilometer.

Målet bör också preciseras för olika målgrupper, t ex att kollektivtrafiken ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för personer med funktionsnedsättning. Det målet kan följas upp genom intervjuer och genom att mäta andel tillgänglighetsanpassade fordon i kollektivtrafiken, en av indikatorerna i SKL:s nyckeltalsprojekt och som också används av Trafikanalys och myndigheten Handisam.

MÅL 2. Resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken

Att resenärerna är nöjda med kollektivtrafiken är ett viktigt mål även om hög kvalitet är en "hygienfaktor" som inte med automatik leder till att resenärerna använder sig av kollektivtrafiken mer än de redan gör. Hög användbarhet och kunskap, produktfördelar, rykte, pris och kvalitet är viktiga för att kunden ska vara nöjd men det behöver alltså inte leda till ett ökat resande. Däremot riskerar en försämrad kvalitet att leda till ett minskat resande med kollektiva färdmedel.

Det är också av intresse att följa upp allmänhetens attityd till den kollektivtrafik som erbjuds. Att allmänheten, dvs inte bara de som använder kollektivtrafiken, har en positiv inställning till kollektivtrafiken kan nämligen ses som en indikator på att kollektivtrafiken har den utformning som människor förväntar

sig och att den planeras för att locka fler privatbilister till sig.

Nöjdheten följs upp med hjälp av Kollektivtrafikbarometern som mäter hur nöjda resenärerna respektive allmänheten är med kollektivtrafiken generellt samt hur nöjd man är med sin senaste resa. Det är även indikatorer som SKL i sitt nyckeltalsprojekt föreslår ska användas. Uppföljningen kan också kompletteras med lokala resvaneundersökningar. Branschen bör snarast fastställa mål för kundnöjdhet med utgångspunkt från nuläget, se avsnitt 4.1. Dessa mål bör ta sin utgångspunkt i de ambitioner som RKM redovisar i samband med uppdateringen av sina trafikförsörjningsprogram.

MÅL 3. Kollektivtrafiken ska vara effektiv

Ökad effektivitet leder till att resurser frigörs som kan användas för att öka trafikutbudet och utveckla nya tjänster. I Affärsmodellen gjordes bedömningen att ett rimligt mål är att öka effektiviteten i den samlade kollektivtrafiken i landet med 20 procent. Bakom detta låg erfarenheterna från andra verksamheter i samhället och varför skulle det då inte vara möjligt även inom kollektivtrafiken?

Effektivitet definieras traditionellt som graden av måluppfyllelse i förhållande till resursanvändning. Man kan då skilja på yttre och inre effektivitet. Lite förenklat kan man säga att inre effektivitet är att göra saker rätt medan yttre effektivitet handlar om att göra rätt saker. Utgångspunkt i båda fallen är att definiera nettokostnaden i vilken ingår trafik kostnad, försäljningskostnad och administration minus biljettintäkt och övriga intäkter.

Den inre effektiviteten återspeglar förhållandet mellan tillförda resurser och det som produceras. Ett lämpligt mått på denna är nettokostnaden per tidtabellskilometer. Den yttre effektiviteten, handlar om att producera sådant som fyller resenärernas och samhällets behov. Lämpliga mätetal för uppföljning är nettokostnaden per resa och nettokostnaden per personkilometer. Biljettintäkten per resa bör också följas upp likaså nettokostnaden per invånare.

I SKL:s nyckeltalsprojekt föreslås följande indikatorer för att följa upp effektiviteten: nettokostnad per invånare, nettokostnad per tidtabellskilometer samt subventionsgrad (nettokostnad av total kostnad). Kommunernas och landstingens räkenskapsammandrag från SCB kan användas som källa. Kollektivtrafiken ska också bidra till ökad framkomlighet i städerna, regional utveckling och en hållbar tillväxt. Den typen av mål kan följas upp genom att mäta restidskvoter i olika typer av reserelationer t ex till arbete, utbildning och annan service. Dessutom är det lämpligt att löpande följa upp hur pendlingsmönstren och dagens arbetsmarknadsregioner förändras.

MÅL 4. Kollektivtrafiken ska ha en låg hälso- och miljöpåverkan

Kollektivtrafiken ska bidra till att nå högt ställda miljömål och andra övergripande samhällsmål. Naturvårdsverket har med utgångspunkt från de transportpolitiska målen satt upp det övergripande målet inga nettoutsläpp av växthusgaser 2050 vilket ställer stora krav på omställning av transportsystemet. Målet att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen ser ut att överträffas när det gäller kollektivtrafiken och vi kommer sannolikt att ha en i princip helt fossiloberoende fordonsflotta inom den regionala kollektivtrafiken redan till år 2020.⁴⁴ Däremot ser det inte ut som om vi kommer att nå målet om ökad energieffektivitet.

I det branschgemensamma miljöprogrammet finns flera konkreta mål:

- År 2025 ska samtliga fordon inom kollektivtrafiken drivas av fossilfri energi.
- År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer vilket innebär ca 25 procent effektivisering.
- År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 10 gram per personkilometer, ett mål som eventuellt kan komma att justeras något.
- Energianvändningen per personkilometer ska minska.
- Buller och luftföroreningar från kollektivtrafiken ska minska.

Det är angeläget att mål inom dessa områden fastställs även för år 2030. I SKL:s nyckeltalsprojekt föreslås följande indikatorer: andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel samt energianvändning (KWh) per fordonskilometer med buss. En metod för redovisning av energianvändningens utveckling kommer att redovisas i samband med uppdateringen av miljöprogrammet under 2013.

Tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken ska vara hög. Detta följs upp genom regelbundna mätningar av antal olyckor i kollektivtrafiken med resenärer inblandade samt andelen resenärer som känner sig trygga i kollektivtrafiken eller väljer kollektivtrafik för att det är tryggt. Uppmärksamhet i media som på ett positivt sätt hänvisar till att det är tryggt i kollektivtrafiken kan också följas upp.

MÅL 5. Kollektivtrafikbranschen ska uppfattas som en innovativ framtidsbransch med nöjda medarbetare

Kollektivtrafikbranschen ska uppfattas som en innovativ framtidsbransch med starkt varumärke. Det innebär att branschen ska präglas av innovationskraft och att omvärlden upplever att kollektivtrafiken ligger i framkant av utvecklingen

inom alla områden av betydelse för kollektivtrafikens utveckling. Detta mål följer vi upp genom att jämföra kollektivtrafikbranschen med andra branscher. En möjlighet som bör undersökas är att använda sig av Svensk Kvalitetsindex, som sedan 1998 genomfört regelbundna mätningar och jämförelser av ett 40-tal branscher.

Forskningen ska vara behovs- och efterfrågerelaterad med effektiva former för implementering av forskningsresultat. Det innebär att forskningsinsatser inom kollektivtrafikens område måste vara relevanta för kollektivtrafikens aktörer och intressenter med utgångspunkt från deras behov. Dessutom krävs ett utvecklat samarbete mellan akademien och branschen för att säkerställa implementeringen av relevanta forskningsresultat. Detta mål kan lämpligen följas upp av VINNOVA.

Medarbetarna i branschen ska känna mening, glädje och stolthet över att arbeta med kollektivtrafikens utveckling. De flesta företag och organisationer arbetar redan sedan länge med mål för nöjda medarbetare, något som kan vidareutvecklas och fördjupas. Målet följs upp med hjälp av enkäter och intervjuer och resultatet presenteras i form av ett "nöjd medarbetarindex" eller på annat sätt.

6.5 SAMMANFATTANDE MÅLBILD

VISIONEN	Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle
ÖVERGRIPANDE MÅL	Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas till år 2030 jämfört med år 2006
MÅL 1	Resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006
MÅL 2	Resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken
MÅL 3	Kollektivtrafiken ska vara effektiv
MÅL 4	Kollektivtrafiken ska ha en låg hälso- och miljöpåverkan
MÅL 5	Kollektivtrafikbranschen ska uppfattas som en innovativ framtidsbransch med nöjda medarbetare

7. Vägen mot målen och visionen

I detta avsnitt definieras strategiskt viktiga insatsområden där vi lyfter fram konkreta åtgärder som krävs för att nå målen i avsnitt 6. Här finns också underlag för utvecklingsprojekt, kompetensutveckling och forskningsinsatser.

7.1 PLANERA LÅNGSIKTIGT, AGERA NU

Insatsområdena handlar både om åtgärder som kan sättas igång i närtid och snabbt få genomslag men också om åtgärder som måste börja planeras redan nu eftersom genomförandeprocessen tar tid. Det gäller inte minst investeringar. I det mer långsiktiga perspektivet blir det också allt viktigare att uppmärksamma de mer övergripande samhällsodanande cykler som kan komma att påverka när i tiden det kan vara realistiskt att få genomslag för olika åtgärder. LETS2050⁴⁵ påpekar exempelvis att tillväxten återkommer med långsiktiga cykliska mönster, vilket skulle innebära att den ekonomiska utvecklingen fram till 2020 kan komma att skilja sig markant från utvecklingen under perioden 2020 - 2050.

Med detta som utgångspunkt har 15 kritiskt viktiga insatsområden identifierats utan inbördes prioritering:

1. Kollektivtrafiken som grundprincip för samhällsplaneringen.
2. Insikt och kunskap.
3. Ständiga förbättringar för en attraktiv och användbar kollektivtrafik.
4. Avtalsprocess och affärsutveckling.
5. Styrmedel som främjar kollektivtrafikens utveckling.
6. Nya innovationsområden och satsning på demonstrationsprojekt.
7. Kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet.
8. Attraktiva bytestpunkter.
9. Samordnad anropstyd- och linjelagd kollektivtrafik.
10. Kompletterande lagstiftning.
11. Kollektivtrafikens samhällsnytta och alternativa finansieringsmöjligheter.
12. Efterfrågerelevant forskning och implementering av resultat.

13. Kollektivtrafikens varumärke.

14. Resenärsinflytande.

15. Tillförlitlig statistik.

7.2 IDENTIFIERADE INSATSOMRÅDEN

7.2.1 Kollektivtrafiken som grundprincip i samhällsplaneringen

Insikten om trafiksystemets utvecklingsbehov samt miljö- och utrymmesproblemen i städerna har som framgått (avsnitt 4) inte förmått ställa om transportsystemet. Fortfarande dominerar städerna av biltrafiken och prioriteringar sker fortfarande utifrån biltrafikens utrymmesbehov vilket försvårar kollektivtrafikens utveckling. Kunskapen om en mer kollektivtrafikanpassad bebyggelseplanering är emellertid inte ny. Det handlar om att kollektivtrafiken måste få en central roll i bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser.

För att bryta trenden och skapa möjligheter att ställa om till en mer hållbar mobilitet med yt- och energieffektiva transporter lokalt och regionalt, krävs ändrade arbets- och beslutsprocesser hos alla planerande organ på lokal, regional och nationell nivå. Kommuner, regioner och RKM, har i egenskap av stora markägare, bebyggelse- och trafikplaneringsaktörer mandat att styra en stor del av bebyggelseutvecklingen. Staten har också en viktig roll i detta med möjlighet att påverka och styra utvecklingen lokalt och regionalt med hjälp av exempelvis investeringar.

Det här handlar alltså om att initiera och utveckla processer för ömsesidigt lärande mellan kommuner, RKM, exploatörer, fastighetsägare, arkitekter, handel, trafikföretag och många andra aktörer i samhället som alla har en viktig roll för utvecklingen av hållbara stadsbyggnads- och transportlösningar där kollektivtrafiken är en central del. Det behövs ett löpande samarbete mellan alla aktörer som påverkar kollektivtrafik- och bebyggelseplaneringen.

Kunskapen om de formella och informella institutionella förutsättningar som idag strukturerar kollektivtrafik- och bebyggelseplanering på lokal och regional nivå behöver fördjupas. Kunskapen om strategiska kollektivtrafikfrågor behöver öka hos många olika yrkesgrupper, t ex stadsarkitekter, stadsplanerare, stadsbyggnadsingenjörer näringslivstjänstemän, fastighetsutvecklare och hos beslutsfattarna. Vidare behöver luckor och utvecklingsbehov identifieras när det gäller lagar och regler samt normer och rutiner som styr dagens kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Det behöver också utvecklas processtöd för att ta fram beslutsunderlag som underlättar en mer kollektivtrafikanpassad mark-

användningsplanering, både på översiktsplanenivå och på detaljplanenivå.

Goda exempel kommer att vara viktiga för att nå framgång. I flera städer har man kommit långt. Hammarby Sjöstad i Stockholm och Västra Hamnen i Malmö är exempel på bostadsområden som har utvecklats till en hög täthetsnivå. Där finns en bra koppling till hållbara transportlösningar i form av en kollektivtrafik som redan var etablerad när inflyttningen började och med restriktiva parkeringsnormer. Resultatet är att invånarna använder mindre energi till marktransport än i andra områden. Dessa områden är dessutom mycket populära att bo i. Framgången i dessa exempel beror på en nära och lång relation mellan alla parter, stadsbyggnads- och gatukontor, planerare, byggherrar, markägare och kollektivtrafikföretag.

När det gäller mellanstora städer är Karlstad ett bra exempel. Karlstad-buss är en del av kommunens stadsbyggnadskontor vilket gjort det naturligt att arbeta tillsammans med målet att åstadkomma en kollektivtrafikanpassad bebyggelseutveckling. Detta har fått genomslag inte bara i översikts- och detaljplaner utan också inom den övergripande transportstrategin. Ett annat positivt exempel är Lunds kommun som redan 2005 tog fram en handbok för bilsnål trafikplanering.⁴⁶

För att driva på utvecklingen inom det här strategiskt viktiga området kommer K2 tillsammans med branschen och i nära samverkan med forskare och andra experter att ta fram en nationell kunskapsöversikt för att få en övergripande bild av hur RKM och kommunerna kopplar samman kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. De mest centrala utvecklingsbehoven när det gäller lagstiftning, beslutsstöd, normer och rutiner inom svensk kollektivtrafik-, transport- och bebyggelseplanering kommer att identifieras. En internationell utblick kommer också att göras för att samla "best practice" inom området.

Forum för Innovation inom transportsektorn har anslagit medel till K2 och Svensk Kollektivtrafik för fortsatt arbete inom detta område. Det kommer inte minst att handla om att utveckla nya samverkansmodeller som underlättar ett målinriktat samarbete mellan de olika aktörer som behöver vara med för att åstadkomma en varaktig förändring. Även andra områden behöver bli föremål för forskningsinsatser. Bland annat behöver forskningen undersöka byggherrars och markägares respektive roller och deras syn på kollektivtrafikanpassad bebyggelseplanering.

Slutligen är det viktigt att ta reda på vilka möjligheter som nuvarande lagstiftning ger för att påskynda utvecklingen men som kanske inte utnyttjas. Det gäller bland annat Plan- och bygglagen, PBL som kan behöva ändras i

vissa avseenden. Även den bristande överensstämmelsen mellan PBL och Miljöbalken i bullerfrågor behöver tas upp till behandling eftersom den försvårar lokalisering av nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafiken måste snabbt bli grundprincipen i samhällsplaneringen.

Det innebär att kollektivtrafiken måste få en central roll i den kommunala bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser. Det kräver effektivare samverkansprocesser mellan kommunerna och exploatörer, fastighetsägare, arkitekter, handel, trafikföretag och alla andra som berörs. Goda exempel som visar att det är möjligt att utgå från kollektivtrafiken och inte från privatbilen när nya bostads- och serviceområden byggs ut måste lyftas fram som föredöme för andra. Lagstiftningen måste ses över för att se vilka förändringar som kan påskynda utvecklingen. Dessutom behövs mer forskning.

7.2.2 Insikt och kunskap

I det mer kortsiktiga perspektivet måste kunskapen öka och kompetensen utvecklas inom hela branschen för att det ska bli möjligt att möta de utmaningar som kollektivtrafiken står inför. Om vi inte lyckas öka nyskapande och innovationskraft så kommer varken fördubblingsmålet eller andra mål att nås.

Stora insatser görs redan idag av varje företag och organisation utifrån de egna behoven och förutsättningarna. Även den nationella nivån kan emellertid bidra med värdefulla insatser. Ett viktigt tema för sådana utbildningsinsatser handlar om att öka förmågan att arbeta tillsammans mot gemensamma mål. Det är värdefullt att få tillfälle att utbyta erfarenheter och skaffa sig gemensam kunskap om vad som krävs för att utveckla kollektivtrafiken tillsammans. Viktiga erfarenheter av detta drogs av Kunskapslyftet (se avsnitt 2.2).

K2 har som en av sina huvuduppgifter att arrangera utbildningar av olika slag. K2 kommer därför att med utgångspunkt från erfarenheterna från både Kunskapslyftet och andra utbildningsinsatser i branschen samt vid universitet och högskolor, genomföra branschgemensamma utbildningsinsatser som ökar kunskapen om vad som krävs för att fortsätta utveckla kollektivtrafiken tillsammans. En viktig del av detta är att främja erfarenhetsutbyte och skapa bättre kommunikation och samverkan mellan olika aktörer, etablera nya nätverk och skapa ökad förståelse för kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen.

Det kommer att behövas olika typer av utbildningsinsatser beroende på målgrupp. Ett exempel är att K2 tillsammans med SKL genomför riktade utbild-

ningsinsatser för förtroendevalda inom regioner, landsting och kommuner. Ett andra steg kan vara att K2 initierar riktade utbildningsinsatser till planeringsansvariga på kommuner och andra berörda aktörer och etablerar nya nationella nätverk för erfarenhetsutbyte när det gäller frågan om att etablera kollektivtrafiken som grundprincip i samhällsplaneringen. Utbildningsinsatser är också angelägna när det gäller att lära ut metoder för förbättringsarbete och olika kvalitetssystem.

Ett område som är av stort intresse för utbildningsinsatser handlar om mobility management, ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka efterfrågan på bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Utbildningsinsatser inom detta område syftar i första hand till att öka kunskapen om hur man med hjälp av information och kommunikation, organisation av tjänster m m kan främja hållbara transporter som inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar och som kännetecknas av en bra kostnads/nyttokvot.

Det finns också ett behov av att höja kompetensnivån och innovationskraften i branschen genom att anställa fler högutbildade personer. SAMOT vid Karlstads universitet har tillsammans med Värmlandstrafik visat vägen vilket resulterat i att Värmlandstrafik under flera år haft "kollektivtrafikdoktorander" anställda, personer som med framgång bidragit till nytänkande och utveckling. Konceptet vidareutvecklas nu av SAMOT tillsammans med K2 och X2AB för att få fler företag och organisationer att anställa doktorander som arbetar tillsammans i ett nätverk. Detta kommer att vara en viktig del i ett framtida Public Transport Innovation Lab.

Minskade årskullar och stora pensionsavgångar innebär att behovet av arbetskraft inom kollektivtrafiken kommer att öka framöver. Det är en utmaning eftersom det redan idag är ett bekymmer att det är alltför få som söker sig till vår del av arbetsmarknaden. Inte minst kommer det att handla om att rekrytera högre utbildade yngre människor med profil mot logistik, ekonomi och juridik, marknad och IT. Det är alltså ingen tvekan om att kollektivtrafiken står inför en reell utmaning när det gäller nyrekryteringar de närmsta 10 - 20 åren.⁴⁷

En sådan viktig fråga gäller rekryteringen av bussförare. En lösning måste till vid sidan av nuvarande system med förarcertifiering, för att säkerställa enhetlighet och kontinuitet i förarutbildningen så att såväl de kortsiktiga som långsiktiga utbildningsbehoven kan tillgodoses på ett bra sätt. Västrafik och Västra Sveriges Bussbranschförening har belyst frågan i rapporten "Fördjupning i förartillgång och attraktivitet inom bussbranschen i Västra Götalands-

regionen" (2012). Förutsättningarna för att hitta bra lösningar undersöks nu av BR, BuA, X2AB, Västra Götalandsregionen och andra intressenter.

Det krävs ökad kunskap och en satsning på kompetensutveckling i hela branschen. *Som ett komplement till de insatser som enskilda företag och organisationer gör krävs även branschgemensamma utbildningsinsatser. K2:s arbete med att genomföra och stimulera till utbildningsinsatser av olika slag i branschen kommer att bli strategiskt viktigt. Satsningen på att ytterligare höja kompetensnivån genom att anställa fler kollektivtrafikdoktorander måste också fortsätta för att främja nytänkande och innovationskraft. Till detta kommer behovet av att säkerställa tillgången till arbetskraft vilket också kräver nytänkande.*

7.2.3 Ständiga förbättringar för en attraktiv och användbar kollektivtrafik

Det löpande vardagliga arbetet med att bygga ut, vidareutveckla och ständigt förbättra kollektivtrafiken för att göra den mer tillgänglig, attraktiv och enkel att använda, är grunden för att få fler att resa kollektivt och mindre med den egna bilen. Den utveckling som idag äger rum hos branschens aktörer innebär att människors resebehov tillgodoses i allt snabbare takt. Utvecklingen för att öka resenärsnytta, effektivitet och samhällsnytta, påskyndas av det öppna marknadstillträdet. Det finns också en utbredd vilja att bidra till att nå de nationella målen för kollektivtrafikens utveckling.

Experimentlusten har ökat påtagligt under senare år tack vare ett framåtriktat och modigt ledarskap som släppt loss kreativiteten och viljan hos medarbetarna att våga pröva nya lösningar. Den här utvecklingen har också möjliggjorts av den snabba tekniska utvecklingen. Det har lett till nya lösningar som steg för steg gjort det enklare för resenären att resa kollektivt men som också bidragit till ökad effektivitet och pålitlighet, bl.a. genom ändrad utformning av gaturummet och hållplatserna.

Kollektivtrafikens användbarhet och attraktivitet påverkas också positivt av den snabba utvecklingen när det gäller fordonsteknik. Här sker utvecklingen i ett globalt perspektiv med allt större inslag av internationell standardisering och samverkan över nationsgränser. Utvecklingen inom ITS-området har stor betydelse för utformningen av framtida trafiksystem när det gäller fordonförarstöd och automatisering, bättre utnyttjande av transportutrymme och mer flexibla lösningar i lågtrafikerade områden och under lågtrafiktid. Utvecklingen av de planerade BRT-lösningarna i Stockholm, Borås, Malmö och

Karlstad, rymmer på lite sikt en potential för fortsatt fordonsutveckling med kapacitetsstarka fordon, också kopplat till elektrifiering av vägar och vägfiler. Det innebär att busstrafik i vissa stråk kommer att närma sig spårvägens kapacitet och strukturbildande egenskaper.

Spårvagnen har också fått en renässans genom den påbörjade satsningen i Stockholm och med planer i flera andra städer. Möjligheten att utnyttja vattenvägarna för att komplettera kollektivtrafiksystemet är också något som alltmer diskuteras och prövas för att öka kollektivtrafikens användbarhet och attraktivitet. Det här har länge varit en naturlig del av Göteborgs kollektivtrafik med färjor över älven och snabbfärjor till skärgården för att möjliggöra arbetspendling. Ett innovativt inslag i kollektivtrafik står Karlstadsbuss "båtbussar" för.

På det nationella planet pågår ett antal för kollektivtrafikens utveckling centrala projekt som syftar till att påskynda utvecklingen ytterligare och stötta det arbete som bedrivs lokalt och regionalt. Ett sådant är X2AB:s arbete med att utveckla nya biljett- och betallosningar tillsammans med RKM/läns- trafikbolag, trafikföretagen och Trafikverket. Det första steget är att införa en nationell reseplanerare med köpfunktion. I arbetet ingår också att analysera förutsättningarna för etablering av en öppen nationell standard i Sverige som kan stödja den fortsatta utvecklingen av både nationella och regionala biljett- och betallosningar. Målet är att resenären ska uppleva att det är lika enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken som det är att köpa andra tjänster i samhället och få sin biljett på ett smart media, t ex mobiltelefonen.

Samtrafiken bedriver tillsammans med X2AB och andra aktörer ett projekt om realtidsinformation. Syftet är att ta fram förslag till åtgärder som kan leda till ökad användning av informationssystem som anger fordon position i realtid för att minska de upplevda väntetiderna för resenärerna, förbättra informationen vid trafikstörningar och skapa ett bättre underlag för planering och drift av kollektivtrafiken. Andra viktiga projekt som Samtrafiken bedriver handlar om restidsgarantier, planeringssamverkan och innovationsuppman- tran genom t ex Trafiklab och Travelhack.

Det finns många fler nationella projekt som stödjer och vill påskynda utvecklingen av kollektivtrafiken för att göra den mer användbar och attraktiv. Det handlar om projekt och utvecklingsinsatser som initierats av Trafikverket, VINNOVA, Energimyndigheten och andra statliga myndigheter samt av de olika branschorganisationerna, antingen var för sig eller inom ramen för Partnersamverkan.

Ständiga förbättringar för att utveckla en attraktiv och användbar kollektivtrafik är grunden för framgång. *Det vardagliga arbetet med att bygga ut, vidareutveckla och ständigt förbättra kollektivtrafiken för att göra den mer tillgänglig, attraktiv och enkel att använda, fortsätter i hela landet och utvecklingen går allt fortare. Många nationella aktörer bidrar till att påskynda utvecklingen genom att driva för kollektivtrafikens utveckling centrala projekt.*

7.2.4 Avtalsprocessen och fortsatt affärsutveckling

Syftet med branschrekommendationen Avtalsprocessen år 2010 med tillhörande modellavtal (avsnitt 2.1) var att inspirera till nya sätt att arbeta tillsammans mellan beställare och utförare i samband med upphandlingar och att få till stånd kontraktsformer som skulle stimulera till ökat resande och effektiviseringar. Genomslaget var från början otillfredsställande. För att skapa en bredare förankring och ett större genomslag gjordes år 2012 en uppdatering och anpassning av Avtalsprocessen med utgångspunkt från den nya kollektivtrafiklagen. En ny version presenterades våren 2013 efter regionala diskussioner och ett brett remissförfarande.

Det hittillsvarande arbetet med att påverka utvecklingen av avtalsformerna har nu börjat få effekt. Svensk Kollektivtrafiks Upphandlingsnätverk, UPNÄT följer utvecklingen och utbyter erfarenheter. Flera resandeincitamentsavtal har träffats under senare tid, avtal som ger trafikföretagen incitament att vara med och utveckla trafiken tillsammans med beställaren. Grunden för denna typ av avtal är oftast att en del av ersättningen betalas ut som en rörlig ersättning baserat på antal resenärer. Det är avtal som ger trafikföretagen en större affärs- mässig frihet och möjlighet att påverka men det innebär samtidigt att de tar på sig en större affärsrisk. Några goda exempel är inom SL-området Norrtälje samt Norrort och Västerort, inom Västrafiks område Tvåstadsom- rådet och Hisingen samt inom Skånetrafikens område Helsingborg Stad och Lunds Stad. Fler resandeincitamentsavtal är tecknade eller under upphandling på olika håll i landet.

Tjänstekoncessioner har börjat testas men tillämpas fortfarande väldigt sparsamt. Värmlandstrafiks tågtrafikavtal och Norrtåg samt Trosabussen utgör exempel på koncessionsavtal. Kontraktsformen innebär att trafikföretaget i princip tar det fulla ansvaret för trafiken och därmed också den fulla affärs- mässiga risken. Det innebär att trafikföretaget erhåller sina intäkter direkt eller indirekt från resenärerna. Tjänstekoncessioner omfattas inte av LUF eller LOU. Däremot måste dock de EG-rättsliga principerna om icke-diskriminering,

likabehandling, öppenhet och proportionalitet iakttas.

Det är strategiskt viktigt för kollektivtrafikens fortsatta utveckling att det träffas många fler avtal som driver mot ett ökat resande. En branschgemensam kommitté, "Kollektivtrafikens avtalskommitté" har bildats för att driva på utvecklingen och följa upp avtalsarbetet samt vidareutveckla och sprida kunskap om Avtalsprocessen. Kommittén som består av representanter för SKL, Svensk Kollektivtrafik, BR, Svenska Taxiförbundet och Tågoperatörerna kommer att redovisa resultatet av sitt arbete i samband med en årlig konferens. Eftersom arbetet bedrivs med brett deltagande säkerställs en öppen och konkurrensneutral arbetsprocess. Ett ökat användande av de olika modellavtalen kan också vara en nyckel till att minimera kostnader i form av fördyrande detaljkrav och affärsrisker för trafikföretagen.

I förlängningen av arbetet med Avtalsprocessen och utvecklingen av nya avtalsformer är det angeläget att få till stånd en fördjupad fortsatt diskussion i branschen om hur den "gemensamma affären" mellan beställare och utförare ska kunna vidareutvecklas som grund för en ännu snabbare och mer offensiv innovations- och affärsutveckling. Ett viktigt inslag i detta arbete blir att arbeta med innovationsupphandling, d v s upphandling som främjar utveckling och införande av nya lösningar, innovationer. VINNOVA, Kammarkollegiet och Energimyndigheten som samverkar för att få till stånd fler innovationsupphandlingar, skiljer på två upphandlingsformer. Den ena är innovationsvänlig upphandling som sker på ett sådant sätt att den inte utesluter nya lösningar, den andra är upphandling av innovation, d v s upphandling av framtagande av nya lösningar som ännu inte finns på marknaden.

Upphandling av innovationer kan göras i enlighet med de förfaranden som finns definierade i LOU och LUF men eftersom dessa lagar innehåller undantag för forsknings- och utvecklingstjänster så kan upphandling av innovation även göras utanför den nuvarande upphandlingslagstiftningen. Detta gäller dock bara så länge som kravet på likabehandling och transparens beaktas. En metod för att upphandla innovation kallas för förkommersiell upphandling och ger möjlighet för en upphandlande myndighet att beställa innovationsarbete samtidigt som ett företag kan utveckla denna innovation för en framtida marknadsintroduktion.

Innovationsupphandling har alla förutsättningar att bli ett effektivt verktyg för att föra utvecklingen framåt. Branschens affärsmässiga utveckling kommer emellertid också att handla om hur den kommersiella trafiken ska kunna växa och utvecklas. För att lyckas med det krävs att RKM upplever att den kommer-

siella trafiken kompletterar den upphandlade på ett bra sätt, alternativt att den förmår generera helt ny trafik. Först då kommer man sannolikt att vilja avstå från möjligheten att besluta om trafikplikt och på det sättet i ökad utsträckning släppa fram nya kommersiella linjer.

Inställningen till kommersiell trafik varierar emellertid. Region Skåne uppfattar kommersiella initiativ som en möjlighet att utveckla och bredda trafikutbudet och som därmed skapar mervärde för resenärerna. Målet i Skåne är att bedriva den kommersiella trafiken tillsammans med den upphandlade trafiken under ett samlat "paraply" för all kollektivtrafik. På det sättet räknar man också med att kunna ta tillvara de samordningsfördelar som finns mellan upphandlad och kommersiell trafik.

Det behövs fler avtal som driver mot ett ökat resande. Detta kräver en bred uppslutning kring det fortsatta arbetet med att vidareutveckla och sprida kunskap om Avtalsprocessen, ett arbete som drivs vidare av den branschgemensamma "Kollektivtrafikens avtalskommitté". I förlängningen av detta arbete måste den "gemensamma affären" mellan beställare och utförare utvecklas också på andra sätt som grund för en ännu snabbare och mer offensiv innovations- och affärsutveckling i branschen. Likaså är det avgörande att RKM och trafikföretagen ser kommersiella initiativ som en möjlighet för att skapa mervärde för resenärerna och öka trafikutbudet.

7.2.5 Styrmedel som främjar kollektivtrafikens utveckling

Det är helt klart att det kommer att krävas styrmedel av olika slag på både lokal, regional och nationell nivå för att snabbt kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel, och nå de andra målen för kollektivtrafikens utveckling. Det är en insikt som vuxit sig allt starkare under senare tid. Enligt Trafikverket förbättrar en effektiv användning av styrmedel utsikterna att nå målen till lägre kostnader för såväl enskilda aktörer som för samhället i stort.

Ett problem är emellertid att det saknas kunskap i branschen om effekterna av olika typer av styrmedel. När ett styrmedel tillämpas har det ofta skett i ett avgränsat syfte men dess effekter har fått en betydligt vidare räckvidd. I andra fall har det funnits flera syften bakom användningen av ett styrmedel. En svaghet har alltså varit att styrmedel tillämpats utan helhetssyn och förankring i en övergripande nationell strategi för hur styrmedel kan tillämpas och följas upp med hänsyn till de effekter som uppstår.

Regeringen har i infrastrukturpropositionen (Förslag till nationell plan för

transportsystemet 2014 - 2015) uttryckt särskilt intresse för riktade styrmedel snarare än för generella samt för att det finns behov av underlag med fakta om styrmedlens innehåll och bedömda effekter. Särskilt viktigt är beskrivningen av effektiva kombinationer av styrmedel. Trafikverket har därför tagit fram effektsamband för vissa typer av åtgärder när det gäller styrmedel⁴⁸ med målet att ge beslutsfattarna ett bra kunskapsunderlag om vilka styrmedel som finns, vem som har rådighet över dem samt om deras funktion och effekter. Det handlar också om hur olika styrmedel hänger ihop och i vad mån de samverkar eller motverkar varandra.

Det finns styrmedel av mycket olika karaktär och de kan användas av många olika aktörer. I Kapacitetsutredningen identifierades olika typer av styrmedel vilka beroende på sin karaktär och styrande funktion kan delas in i:

- Administrativa styrmedel (exempelvis kollektivtrafikkörfält, tydligare krav på kollektivtrafikförsörjning vid nybyggnadsområden i PBL eller ändrad skattelagstiftning/avdragsregler som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik).
- Ekonomiska styrmedel (exempelvis upphandling av kollektivtrafik, trängsel-skatter, broavgifter, prissättning för att göra parkering dyrare, bättre biljettprisstruktur som minskar tröskeeffekten med månadskort).
- Informativa styrmedel (exempelvis gröna resplaner, program för mobility management i samband med fysisk planering, uppmuntra arbetsgivare att införa flexibel arbetsvecka för en jämnare spridning av arbetstid, certifiering för smarta transportval hos transportköpare, signalprioritering för kollektivtrafik, ITS-baserat betalssystem för kollektivtrafiken).

Trafikverket arbetar nu vidare med frågan om hur styrmedel används och hur man kan följa upp effekterna av dem. Syftet är att ta fram en trafikslagsövergripande uppföljningsmetodik för att få ett samlat grepp om effekterna av olika styrmedel och för att undvika suboptimeringar, konkurrensnedvridningar och ineffektivt utnyttjande av transportsystemet. K2 kommer att ha en viktig roll i detta arbete för att säkerställa en vetenskaplig förankring av de kommande förslagen. Det är angeläget att detta arbete så snart som möjligt resulterar i ett underlag som gör det möjligt för beslutsfattare lokalt, regionalt och nationellt att precisera och ta ställning till vilka styrmedel som bör införas och när i tiden det är lämpligt med ett genomförande med hänsyn till samordningen med andra åtgärder.

Ett styrmedel som Trafikverket inte arbetar med men som kommer upp till

diskussion med jämna mellanrum är vilka regler för reseavdraget som skulle kunna få många fler att åka kollektivt och mindre med den egna bilen för att på det sättet maximera samhällsnyttan. I en nyligen publicerad konsultrapport⁴⁹ finns flera konkreta förslag. Ett fortsatt arbete har skett inom den statliga utredningen Fossiloberoende fordonsflotta som under hösten 2013 kan komma att redovisa förslag när det gäller utformningen av reseavdraget.

Det kommer att krävas styrmedel för att snabbt öka kollektivtrafikens marknadsandel, minska koldioxidutsläppen och nå målen för kollektivtrafikens utveckling. Det handlar om såväl administrativa, ekonomiska som informativa styrmedel. Trafikverkets arbete med dessa frågor syftar till att ta fram en trafikslagsövergripande uppföljningsmetodik för att få ett samlat grepp om effekterna av olika styrmedel och för att undvika suboptimeringar, konkurrensnedvridningar och ineffektivt utnyttjande av transportsystemet. K2 kommer att ha en viktig roll för att säkerställa den vetenskapliga förankringen i det fortsatta arbetet, ett arbete som så snart som möjligt måste resultera i ett underlag som gör det möjligt för beslutsfattare lokalt, regionalt och nationellt att ta ställning till vilka styrmedel som bör införas och när.

7.2.6 Nya innovationsområden och satsning på demonstrationsprojekt

Utveckling, innovation och goda exempel är av avgörande betydelse för att påskynda utvecklingen av kollektivtrafiken. Det är därför strategiskt viktigt att definiera nya innovationsområden som engagerar branschens aktörer, forskningen och näringslivet att arbeta tillsammans för att finna nya lösningar som kan inspirera andra att följa efter. Större demonstrationsprojekt skulle kunna initieras där man i verklig drift prövar nya trafikeringlösningar, nya tjänster, ny teknik och fordon eller en annorlunda organisation för genomförandet.

Branschens aktörer utvecklar löpande sin egen verksamhet och det kommer hela tiden fram goda exempel på vad som kan åstadkommas. Det är en stark drivkraft att också kunna visa upp för andra hur kollektivtrafiken kan utvecklas. Ett exempel är att X2AB i samverkan med Stockholms Läns Landsting, Västtrafik, Skånetrafiken och Karlstadsbuss skapar förutsättningar för ett snabbt genomförande av olika BRT-lösningar i Sverige. Det handlar initialt om att finna lösningar som är anpassade till de lokala förutsättningarna i Stockholm, Malmö, Borås och Karlstad. Lösningarna kommer alltså att se olika ut. Trafikföretagen och fordonsindustrin deltar också i projektet liksom BR och Trafikverket.

Inom ITS-området pågår en utveckling inom Lindholmen Science park i Göteborg där användning av IT som stöd för kollektivtrafiken utgör en väsentlig del. Ett annat relevant innovationsområde är laddningsinfrastruktur för eldriven busstrafik. En övergång till elektrifierad busstrafik förutsätter nämligen infrastruktur i form av laddningssystem i trafikmiljön. Det är emellertid fortfarande oklart hur denna typ av investeringar ska finansieras.

Det är angeläget att snabbt finna former för att få fram fler demonstrationsprojekt även inom andra områden, projekt som kan utgöra länken mellan teoretisk forskning och praktisk tillämpning. För att omsätta resultat från forskningen krävs insatser för kunskapsspridning men också insatser för att våga införa nya och oprövade lösningar. För att göra detta möjligt krävs nationella insatser för att stimulera till en ökad innovation i branschen och få fram demonstrationsprojekt, projekt som visar att Sverige ligger i framkant på utvecklingen och som kan visas upp för omvärlden.

Denna typ av insatser handlar ofta om omfattande och långsiktiga åtaganden. Trots en utbredd vilja att få fram fler demonstrationsprojekt saknas oftast de extra resurser som krävs för att finansiera sådana innovativa framtidsprojekt lokalt eller regionalt. Det uppstår en tveksamhet att satsa de nödvändiga resurserna eftersom de upplevs innehålla en alltför stor ekonomisk risk. Med traditionell nationell medfinansiering är också kraven beträffande de innovativa mer riskfyllda delarna i projekten högre ställda än i mer traditionella utvecklingsprojekt. Det bidrar tyvärr i hög grad till att sådana satsningar uteblir.

Det finns följaktligen ett stort behov av nya och mer effektiva former för statlig medfinansiering av större försöks- och demonstrationsprojekt i Sverige. VINNOVA fokuserar i allt större omfattning på utveckling, innovation och demonstration. Det skapar förutsättningar för finansiering av fler demonstrationsprojekt men det kommer inte att räcka om vi i Sverige vill få fram innovativa demonstrationsprojekt i större skala. Vi behöver hitta nya vägar och nya finansieringsmodeller.

Inom EU sker omfattande FUD-insatser med hjälp av olika forskningsprogram. Dessa program har till skillnad mot vad som är fallet i Sverige, ofta inslag av demonstration och tester av lösningar i full skala. EU-medverkan ställer emellertid krav på medfinansiering från berörda aktörer, ofta med minst 50 procent. I Norge har man med stor framgång infört "belöningsordningen"⁵⁰ som innebär statlig medfinansiering till försöksprojekt på den lokala och regionala nivån.

För Sveriges del föreslås att staten anslår särskilda medel för mer omfattande demonstrationsprojekt inom kollektivtrafikområdet för att stödja en innovativ

utveckling. Ett sådant stöd skulle då omfatta fullskaleprojekt där de innovativa lösningarna innefattar trafiksystem, fordonsutveckling och infrastrukturlösningar och hur dessa delar interagerar med varandra för att skapa största möjliga resenärsnytta och effektivitet. Målet är att de lösningar som tas fram ska vara så attraktiva att de kan bidra till att utveckla Sverige som innovativ industrination.

Ett nationellt stöd skulle kunna avse en period på förslagsvis fem år under vilken projekt kan initieras, planeras och finansieras. Själva genomförandet kan kräva längre tid. Ett sådant nationellt stöd föreslås administreras av Trafikverket vilket då skulle innebära att större demonstrationsprojekt som påverkar kollektivtrafikens infrastruktur skulle kunna integreras i Trafikverkets planeringsprocesser. Trafikverkets regionala organisationer måste involveras i ett tidigt skede eftersom större demonstrationsanläggningar kräver samverkan med RKM och kommunerna och påverkar investeringsplanerna.

Denna typ av demonstrationsprojekt kan genomföras med en samfinansiering mellan statlig och lokal/regional finansiering. Ett exempel på demonstrationsanläggningar som skulle kunna komma i åtnjutande av denna typ av stöd är de planerade BRT-projekten men det kan också handla om andra typer av fullskaleprojekt som innehåller en betydande del av nyutveckling och innovation.

Sverige behöver fler demonstrationsprojekt i form av fullskaleprojekt.

Det handlar om att i verklig drift pröva nya innovativa lösningar som innefattar trafiksystem, fordonsutveckling och infrastrukturlösningar och hur dessa delar kan interagera med varandra för att skapa största möjliga resenärsnytta och effektivitet. Det är projekt som ska bidra till en innovativ utveckling av kollektivtrafiken och till att utveckla Sverige som industrination. För att åstadkomma det föreslås att särskilda statliga medel anslås. Stödet föreslås inledningsvis gälla under en period på fem år under vilken projekt initieras, planeras och finansieras inför en genomförandefas. Stödet föreslås administreras av Trafikverket och genomföras med hjälp av statlig och lokal/regional samfinansiering.

7.2.7 Kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet

Inom järnvägsområdet krävs samverkan mellan många olika aktörer och delsystem för att leverera kollektivtrafikresor eller godstransporter på järnväg. Genom att se fordon, infrastruktur, trafikering, avgifter och organisation som en helhet kan insatserna på järnvägen optimeras och större effekt och nytta fås. Genom att planera trafiken bättre, underhålla tekniska system bättre och öka disciplinen i systemet, kan man få ut mer av järnvägen än annars. I en

verklighet med begränsade medel i förhållande till efterfrågan på järnvägskapacitet är det avgörande att implementera en sådan systemsyn.

När det gäller själva infrastrukturen är det uppenbart att det kommer att krävas fortsatta kapacitetshöjande satsningar på järnvägssystemet utöver de som redan beslutas för att det ska bli möjligt att möta klimatmålen. Det kommer att innebära ett betydande tryck på ökad kapacitet framför allt i större städer och starka stråk.

I Kapacitetsutredningen 2012 var fokus på anläggningens status och på hur stora insatser som krävs för att återställa järnvägssystemet till den standard det byggts för, i allt väsentligt fram till 2025. Samtidigt vet vi att de beslut som nu är fattade inte är tillräckliga för att bidra till att realisera branschens ambitioner om en fördubbling av kollektivtrafikens volymer eller av marknadsandelen. Nu liggande planer vad gäller landets infrastruktur är dessutom otillräckliga för att nå de klimatmål som regeringen har satt upp för transportsektorn och där järnvägen förväntas spela en avgörande roll för att målen ska nås.

Kapacitetshöjande åtgärder i ett längre perspektiv, fram till 2050, har hittills endast analyserats översiktligt. Dynamiken från exempelvis livsstilsförändringar och värderingsmönster i samhället liksom införande av styrmedel har exempelvis inte beaktats. Den fråga man nu bör ställa sig är därför för vilka behov och hur mycket järnvägskapacitet som måste skapas bortom 2025 och fram till 2050 för att kunna möta kollektivtrafikens långsiktiga behov.

För att kunna svara på den frågan är det nödvändigt att identifiera och konkretisera vilka förändrade förutsättningar för kollektivtrafiken som kommer driva fram behov av kapacitetshöjande insatser i järnvägssystemet och dess olika delar under perioden 2025 - 2050. I det ligger också att ge förslag på vad som krävs för en bättre samverkan både inom järnvägssystemet och med andra trafikslag.

Att det på längre sikt kommer behövas fler spår är ställt utom rimligt tvivel. De mest uppenbara nyinvesteringar som behöver genomföras är fler spår kring våra storstäder och ökad kapacitet mellan dessa. För att både klara behovet av mer kapacitet och skapa en attraktiv långväga persontrafik finns nu höghastighetsbanor med i planeringen. Beslut finns om att bygga Ostlänken mellan Järna och Linköping liksom sträckan Göteborg - Borås.

I ett senare skede skapar detta förutsättningar för ytterligare satsningar och ett mer sammanhängande nät för höga hastigheter och betydande



tidsvinster för resenärerna i den befolkningstätaste delen av landet. Detta kommer samtidigt bidra till att arbetspendlingen ökar i takt med att storstäderna växer och förtätas och avstånden till stadskärnorna blir längre.

Det fortsatta arbetet inom detta insatsområde bör fokusera på att utreda vilka krav som behovet av ett kraftigt ökat och förmodligen annorlunda resande med kollektivtrafik ställer på framtidens järnvägssystem. Det finns en rad områden där långsiktiga krav på järnvägssystemet måste preciseras i det fortsatta arbetet.

De prognoser som finns för trafikutvecklingen behöver uppdateras med nya eller förändrade drivkrafter som utgångspunkt. Här bör man särskilt analysera de prognoser för perioden 2025 till 2050 som Trafikverket använt sig av i Kapacitetsutredningen. Det är exempelvis nödvändigt att förstå hur den långväga pendlingen kommer att utvecklas och vilka krav detta ställer. Höghastighetståg mellan storstäderna i en framtid kommer att leda till en regionförstoring vilket också måste finnas med i planeringen av morgondagens långväga pendlingsmönster. Frågan om hur bytespunkterna ska kunna utvecklas så att de blir tillräckligt attraktiva för att möta denna nya utveckling är central i sammanhanget.

Ytterligare en aspekt som bör tas med i sammanhanget är den diskussion som förs om "peak car", d v s att bilåkandet i rika industriländer minskar och att stadsplanerare måste räkna med minskat resande när de planerar framtidens städer (se avsnitt 5.1). Den beskrivna utvecklingen kommer att ändra förutsättningarna även för den regionala kollektivtrafiken. Det gäller inte minst trafiken till och från bytespunkterna och kopplingen till andra regionala centra. Det är viktigt att belysa hur branschen ska förhålla sig till denna utveckling och på vilket sätt den påverkar behovet av långväga persontrafik på järnväg och behovet av regional och lokal kollektivtrafik. Skillnaderna mellan storstadsområdena och glesbygden bör belysas särskilt eftersom förutsättningarna för järnvägstrafik skiljer sig så mycket åt.

De frågeställningar som lyfts fram ovan föreslås belysas i en sektorövergripande studie med experter från Trafikverket, branschens olika aktörer och andra intressenter. Syftet är att tydliggöra kollektivtrafikens krav på järnvägssystemets utveckling i perspektivet 2025 - 2050 som ett komplement till det underlag som regering och riksdag behöver för att kunna fatta beslut om kommande satsningar för att öka kapaciteten i järnvägssystemet i detta mer långsiktiga tidsperspektiv.

Redan inom några år måste beslut fattas om kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet i perspektivet 2025-2050. Detta är nödvändigt för att det ska bli möjligt att nå de klimatmål som finns för transportsektorn och där järnvägen spelar en avgörande roll. För att klarlägga vilka krav som ett kraftigt ökat och förändrat resande med kollektivtrafik ställer på framtidens järnvägssystem föreslås att en sektorsövergripande utredning genomförs i samverkan mellan branschen, Trafikverket och andra intressenter. Syftet är att säkerställa att kollektivtrafikens krav på järnvägssystemets långsiktiga utveckling blir en del av det underlag som regering och riksdag behöver för att kunna fatta beslut om nödvändiga satsningar för att långsiktigt öka kapaciteten i järnvägssystemet fram till år 2050.

7.2.8 Attraktiva bytespunkter

Insikten om bytespunkternas betydelse för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft i ett "hela resan"-perspektiv måste förstärkas och samverkan mellan alla berörda aktörer måste bli ännu effektivare för att bytespunkterna ska kunna spela den roll som krävs för att de på ett mera påtagligt sätt ska kunna bidra till ett ökat resande i kollektivtrafiken.

Redan år 2007 konstaterades i utredningen "Så blir bra bytespunkter bättre"⁵¹ att analyser om resvanor och resebenägenhet ofta fokuserar på bytestiden mellan olika kollektiva färdmedel medan man ofta missar de förutsättningar som påverkar upplevelsen, d v s hur bytet kan ske smidigare och behagligare. Nyckeln är att bytespunkterna bidrar till att det blir enklare att resa kollektivt när byten mellan olika trafikföretag eller färd sätt ingår.

Utvecklingen av bytespunkterna handlar om att utveckla servicen till resenärerna i olika avseenden. Här pågår ett genomgripande arbete på många håll i landet av Jernhusen, Swedavia, kommunerna och andra mark- och fastighetsägare i samverkan med alla andra berörda intressenter. Det är en pågående och långsiktig process, ofta med långa ledtider på grund av ombyggnationer mm, men som kommer att ge positiva effekter på resandet efterhand. Samråd med resenärsföreträdare är särskilt viktigt för att öka kunskapen om behov och krav på olika funktioner på bytespunkterna.

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska trafikföretagen ha tillgång till infrastruktur och andra gemensamma funktioner såsom bytespunkter på neutrala och icke-diskriminerande villkor. Avsikten är att skapa förutsättningar för att kommersiell trafik ska kunna bedrivas på lika villkor jämsides med den upphandlade trafiken.

Av naturliga skäl är utformningen av och driftsformen av bussterminaler

(till exempel Slussen i Stockholm) eller depåer anpassad till den tidigare lagstiftningen. I takt med att fler aktörer anmäler trafik måste sådan infrastruktur tillhandahållas på konkurrensneutrala villkor.

För att underlätta för RKM och kommunerna i deras arbete med att utveckla bytespunkterna finns en vägledning från Partnersamverkan med rekommendation till process och principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter inklusive hållplatser (se avsnitt 2.5). Tanken med den övergripande process för tillträde som beskrivs i vägledningen är att den ska vara användbar för alla förvaltare och alla typer av bytespunkter.

För att komma vidare är det angeläget att RKM tillsammans med de kommersiella aktörerna och andra berörda intressenter utvärderar erfarenheterna av de olika prismodeller som testats på olika håll. Vad har varit bra, hur kan prismodellerna vidareutvecklas, vilka andra åtgärder kan vidtas för att trafikföretagen ska uppleva att tillträdet till bytespunkterna sker på lika villkor i de fall det fortfarande finns kapacitetsproblem?

För att öka bytespunkternas attraktivitet måste en effektiv samverkan säkerställas mellan trafikföretag, bytespunktens förvaltare, kommunen, Trafikverket och även fastighetsägarna i närområdet. Ansvariga för detta arbete är SKL, Jernhusen och Trafikverket.

Kollektivtrafikens bytespunkter måste vidareutvecklas så att de betydligt bättre än idag kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. *Det handlar om att byte mellan färdmedel måste kunna ske smidigt och behagligt så att det blir enkelt att resa kollektivt i ett "hela resan"-perspektiv. För att lyckas med detta måste samverkansformerna utvecklas mellan trafikföretag, bytespunktens förvaltare, kommunen, Trafikverket och fastighetsägarna i närområdet. Där det finns kapacitetsproblem krävs lösningar som säkerställer konkurrensneutralt tillträde till bytespunkterna. Huvudansvariga på nationell nivå är SKL, Jernhusen och Trafikverket.*

7.2.9 Samordnad anropsstyrd och linjelagd kollektivtrafik

Svårigheten att försörja landsbygd och små tätorter med kostnadseffektiv kollektivtrafik är en väl känd utmaning. Ända sedan fördubblingsarbetet startade 2008 har det emellertid stått klart att det finns en stor utvecklingspotential i att samordna den anropsstyrda trafiken bättre med den övriga kollektivtrafiken.

Den anropsstyrda trafiken bör alltså i större utsträckning än idag kunna utvecklas som ett komplement till den linjelagda trafiken. Det gäller inte minst i

glest befolkade områden där beställaren av tradition driver trafiken med större fordon. Genom att istället bedriva anslutningstrafiken med mindre fordon och med hjälp av en flexibel anropsstyrd trafik skulle en större kostnadseffektivitet kunna uppnås. Det gäller dock att ha en realistisk syn på dessa möjligheter eftersom god kollektivtrafikservice i sådana områden ofta är förknippat med höga kostnader.

Den anropsstyrda trafiken skulle emellertid inte bara kunna ersätta en del av den befintliga trafiken, den skulle också kunna bidra till att generera ny trafik i mera tätbebyggda områden och minska det privata bilresandet. Det förutsätter emellertid att de tjänster som erbjuds är konkurrenskraftiga när det gäller tillgänglighet, pris och kvalitet för att kunna utgöra ett alternativ när det gäller anslutningstrafik till näraliggande buss/tåg/flyg trafik.

Den största potentialen ligger i att samordna den anropsstyrda trafiken med RKM:s trafik i samband med trafikupphandlingar. Det förutsätter emellertid att förfrågningsunderlaget redan från början skapar förutsättningar för den anropsstyrda trafiken att utgöra en integrerad del av den samlade trafiken. Först då skapas förutsättningar för att optimera trafiken ur ett resenärsperspektiv och att skapa systemeffektivitet.

Bra exempel på detta är konceptet Busstaxi som är ett samarbete mellan Länstrafiken i Norrbotten och ett flertal taxiföretag. Man bokar sin resa minst två timmar före bussens avgång, och blir hämtad av en taxi som kör dig till busstationen för ett fast pris.

Betydelsen av att utveckla den anropsstyrda trafiken tillsammans med övrig kollektivtrafik tas också upp i Avtalsprocessen där det understryks att den anropsstyrda trafiken kan användas för helt nya trafiklösningar som attraherar nya kundgrupper och att det leder till att samhällsfinansieringen kan reduceras och resurser frigöras. För att skapa en kollektivtrafik som är bättre anpassad efter resenärens behov behöver den anropsstyrda trafiken enligt Avtalsprocessen integreras mer med den linjelagda kollektivtrafiken. Den anropsstyrda trafik som bedrivs i form av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts skapar förutsättningar för detta eftersom det i denna trafik finns trafikföretag som även kan komplettera övrig linjelagd trafik.

För att underlätta arbetet med att utveckla den här typen av lösningar innehåller Avtalsprocessen ett särskilt modellavtal med råd och rekommendationer om hur RKM och trafikföretagen kan utveckla trafiken tillsammans. Den branschgemensamma kommitté som har i uppdrag att följa upp avtalsarbetet (se avsnitt 7.2.4) kommer noga att följa utvecklingen.

En grundförutsättning för att lyckas med integrationen är att öka kunskapen om hur själva planeringen av anropsstyrd och linjelagd kollektivtrafik kan samordnas för att få ut "mer trafik för pengarna" och öka resandet. X2AB har initierat ett projekt för att ytterligare öka kunskapen om hur planeringsprocesserna inom detta område kan utvecklas. Här har forskningen en roll för att belysa detta också ur ett internationellt perspektiv.

Ytterligare ett X2AB-projekt handlar om att ta fram en gemensam teknikplattform för anropsstyrd och linjelagd kollektivtrafik. Syftet är att ta fram en specifikation för ett nationellt informationsnav för kollektivtrafiken. Det handlar om att tillhandahålla en nationell infrastruktur som förvaltas centralt och erbjuds alla intressenter för användning i olika system, system som kan "prata" med varandra med hjälp av standardiserade gränssnitt och genom att de använder sig av samma grunddata i olika databaser. Sådan standard måste också beakta den internationella utvecklingen med allt mer ökade inslag av standardiseringar på bl.a. europeisk nivå.

Förutsättningen för en ökad integration mellan den anropsstyrda kollektivtrafiken och övrig kollektivtrafik är som framgått en ökad samverkan mellan branschens alla aktörer. Det skapar förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken på nya sätt med ökad tillgänglighet, valfrihet och flexibilitet för resenären. Mycket handlar om att öka kunskapen om vilka möjligheter som står till buds och att testa nya lösningar, pilotprojekt som kan inspirera andra att följa efter. Även här finns kunskap och erfarenhet internationellt som måste tas tillvara också för den svenska utvecklingen.

För att skapa ännu bättre förutsättningar för den anropsstyrda trafiken att utvecklas behöver som framgått (se avsnitt 2.3) kollektivtrafiklagen från 2012 kompletteras när det gäller den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Detta återkommer vi till i nästa avsnitt, 7.2.10.

Den anropsstyrda trafiken måste samordnas och integreras mer med den linjelagda. *Det handlar om ökad kundnytta och effektivitet i trafiksystemet som helhet. Det innebär att i trafikupphandlingar måste förfrågningsunderlaget redan från början ge möjlighet för den anropsstyrda trafiken att utgöra en naturlig del av den samlade trafiken. Det kräver att planeringsprocesserna när det gäller anropsstyrd och linjelagd kollektivtrafik samordnas och att det sker en metodmässig utveckling med en satsning på att få ut "mer trafik för pengarna" och öka resandet.*

7.2.10 Kompletterande lagstiftning

För resenärerna är det viktigt att utvecklingen mot fler resealternativ och ökad valfrihet fortsätter. Resenären måste på ett enkelt sätt och med en hög grad av valfrihet mellan alternativa lösningar kunna kombinera olika delar av utbudet på marknaden för att på bästa sätt kunna sätta ihop och planera sin hela resa. Det ska vara enkelt att planera och köpa sin resa även om den innefattar mer än ett trafikslag eller fler än ett trafikföretag används.

Den genomförda avregleringen på järnvägsområdet och marknadsöppningen när det gäller den regionala kollektivtrafiken syftar till att åstadkomma detta. Det är emellertid viktigt att ha respekt för tidsaspekten när det gäller så här genomgripande förändringar. Det finns många hinder på vägen som måste undanröjas för att nå framgång.

Att ta sig in på **tågmarknaden** kräver i första hand spårkapacitet. Konsekvenserna av Trafikverkets beslut om tilldelning av bankapacitet för flera tågoperatörer i den långväga trafiken kommer att ta tid att utvärdera liksom effekterna på den regionala tågtrafiken. Det kan behöva göras anpassningar av trafikuppläggen för att få konkurrensen och samspelet mellan olika aktörer att fungera.

Det är viktigt att få till stånd långsiktiga och stabila system för arbetspendlingen. Detta kan göras genom att Trafikverket bjuder in till ett brett och samverkande arbetssätt genom att involvera många aktörer inför samråd och förslag. Det handlar om att stabilisera och göra de ettåriga tilldelningsprocesserna mer förutsägbara genom att utveckla de nuvarande bedömningskriterierna.

Mot bakgrund av de stora förändringar som ägt rum på järnvägsområdet de senaste 25 åren gav regeringen i maj 2013 en särskild utredare i uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation och att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens och resenärernas krav på ett effektivt och ett hållbart transportsystem.⁵² I ett första steg, som ska avrapporteras senast 15 oktober 2013, ska utredaren göra en funktionell beskrivning av järnvägssystemet samt inventera potentiella förbättringsområden. I det andra steget, som ska föregås av ett tilläggsdirektiv, ska utredaren analysera och lämna förslag till hur järnvägens organisation kan förbättras. Datum för slutredovisning kommer framgå av regeringens tilläggsdirektiv.

Utredarens slutsatser om hur formerna för samverkan på järnvägsområdet kan utvecklas för att lösa både kortsiktiga problem men framför allt för att skapa förutsättningar för en långsiktigt stabil rollfördelning mellan olika aktörer

blir viktiga för kommande beslut om vad som behöver göras på kort och lång sikt. Det gäller både hur konkurrensen mellan olika aktörer ska fungera i den långväga trafiken och formerna för samverkan med företag som bedriver lokal och regional tågtrafik.

När det gäller den **regionala kollektivtrafiken** har den genomförda marknadsöppningen som framgått (avsnitt 2.3) medfört att det endast tillkommit ett begränsat antal linjer med kommersiell trafik. Här handlar det emellertid sannolikt om en mognadsprocess där beställarna först vill se hur trafiken fungerar på de kommersiella linjer som etablerats under den första tiden och hur uthållig trafiken är. Om emellertid resenärerna är nöjda och trafiken stabil kan man förutse att RKM efter en tid kommer att avstå från att upphandla och besluta om trafikplikt för ytterligare trafik och istället släppa fram fler kommersiella aktörer. Det innebär att det krävs uthållighet innan den nya kollektivtrafiklagen kan utvärderas.

När det gäller **den allmänna och särskilda kollektivtrafiken** är emellertid tiden mogen för en översyn av lagstiftningen. Den allmänna kollektivtrafiken definieras som linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten medan till den särskilda kollektivtrafiken räknas:

- Färdtjänst och riksferdtjänst.
- Arbets- och skolresor för funktionshindrade.
- Omsorgsresor och resor till daglig verksamhet i kommunal regi.
- Sjukresor (som inte sker i ambulans, med egen bil eller med allmän kollektivtrafik).
- Särskoleresor.
- Skolskjuts som inte utförs i den allmänna kollektivtrafiken.

Huvudmannaskapet är idag splittrat för dessa olika transportformer, ansvaret för vissa transporter ligger på kommunerna och andra på landstinget. Det finns dessutom flera olika lagstiftningar som reglerar verksamheten, lagar som dessutom tillkommit vid flera olika tillfällen. Allt det här gör det svårt för resenärerna att förstå systemet. Det är t ex problematiskt att förklara varför det är olika avgifter för resor med färdtjänst och sjukresor. Risken för suboptimeringar är stor och det är svårt att skapa samordnade och effektiva lösningar för resenärerna. Eftersom såväl färdtjänsten som sjukresorna omfattas av sekretesslagstiftningen innebär detta dessutom begränsningar i möjligheten att överföra uppgifter om resenärerna mellan myndigheterna och samordna den information som är

nödvändig för att kunna samordna resorna.

Av regeringens budgetproposition 2012 framgår emellertid att en översyn nu ska genomföras av en samlad lagstiftning för färdtjänst, riksferdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. SKL för diskussioner med regeringen om detta och kommer tillsammans med Färdtjänstföreningen, Svensk Kollektivtrafik, Taxiförbundet och BR att involveras i utredningen.

Genom en samlad lagstiftning för samhällets olika insatser inom kollektivtrafiken skapas förutsättningar att samla ansvaret för alla typer av trafik hos RKM. Det innebär att förutsättningarna för en effektiv samordning av transporterna förbättras. Möjligheterna att utveckla den anropsstyrda trafiken och integrera den med den linjelagda ökar. Anpassning av kollektivtrafiken för funktionshindrade stimuleras och systemet blir enklare att förstå för resenärerna.

Lagstiftningen behöver kompletteras när det gäller den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. *Genom att på det sättet få en samlad lagstiftning för samhällets olika insatser inom kollektivtrafiken skapas förutsättningar att samla ansvaret för alla typer av trafik hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det innebär att förutsättningarna för en effektiv samordning av transporterna förbättras.*

7.2.11 Kollektivtrafikens samhällsnytta och alternativa finansieringsmöjligheter

Den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken kommer med de ambitioner som finns att ställa krav på ökade ekonomiska satsningar för att det ska bli möjligt att nå de mycket högt ställda mål som finns lokalt, regionalt och nationellt. Detta kommer att bli en utmaning eftersom satsningar på kollektivtrafik alltid måste vägas mot andra viktiga satsningar i samhället.

Den regionala kollektivtrafiken har en ekonomisk täckningsgrad på i genomsnitt cirka 50 procent vilket innebär att hälften av kostnaderna betalas av resenärerna och resten via skattemedel. Förhållandet varierar dock en del mellan olika delar av landet.

Enligt officiell statistik ökar samhällets kostnader för den regionala kollektivtrafiken mer än trafikintäkterna. Även om detta är resultatet av medvetna politiska satsningar på att bygga ut och utveckla kollektivtrafiken (se avsnitt 4) för att nå andra angelägna samhällsmål så är det viktigt att kostnadsutvecklingen diskuteras och analyseras.

Ökat resande leder i många fall till ökat underskott för beställaren

genom ökade trafikknaster. Trafikknasterna påverkas också direkt av den allmänna knastutvecklingen eftersom trafikavtalen är knutna till olika index. Dessutom har resenärernas resmönster och val av färdbevis en starkt styrande effekt på trafikintäkterna. Knastutvecklingen kan begränsas om resenärernas betalningsvilja ökar när de får tillgång till en kollektivtrafik som motsvarar eller helst överträffar deras förväntningar och i takt med att trafiken effektiviseras och det går att få mer trafik för varje skattekrona. Trots detta måste man emellertid räkna med att kollektivtrafiken i Sverige kommer att kräva ett ökat ekonomiskt utrymme framöver. Det gäller både drift, underhåll och investeringar.

Vid en bedömning av effekterna av satsningar på kollektivtrafiken är det nödvändigt att inte bara ta hänsyn till de direkta knasterna. Även kollektivtrafikens samhällsnytta måste vägas in. Syftet med den i avsnitt 2 nämnda vägledningen från Partnersamverkan 2011 "Kollektivtrafikens Samhällsnytta", var att underlätta för RKM att göra samhällsekonomiska bedömningar och beräkningar när det gällde kommande satsningar på kollektivtrafiken. Huvudbudskapet i vägledningen är att eftersom kollektivtrafiken ska utgöra ett strategiskt verktyg för att bidra till en hållbar samhällsutveckling är det viktigt att kunna påvisa att den tillför mer nytta för samhället än vad som motsvaras av de direkta knaster som trafiken medför.

Kollektivtrafikens samhällsnytta handlar om att analysera de konsekvenser som en utbyggd kollektivtrafik får för alla berörda och för samhället som helhet. Vissa effekter är förhållandevis enkla att beräkna medan andra kräver mer utvecklade kalkylmetoder och särskilda bedömningar. Värderingar av olika effekters relativa vikt är också svårt och heller inte okontroversiellt. Olika effekter har dessutom olika stor betydelse i olika delar av landet. T ex väger miljöeffekter, framkomlighet och trängsel tungt i stora städer. På landsbygden har ofta tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning och annan service störst betydelse.

Följande poster bör enligt den nämnda vägledningen eftersträvas att ha med när kollektivtrafikens samhällsnytta ska beräknas och bedömas:

- Effekter i form av kortare restider, lägre resknaster, tillförlitliga restider, ökat resande m m.
- Effekter på trafiksäkerheten i form av färre olyckor.
- Effekter på utsläpp vad gäller koldioxid, skadliga partiklar, naturskadliga utsläpp m m.

- Effekter på offentliga knaster och intäkter avseende drift- och investeringsknaster, biljett- och skatteintäkter m m.
- Effekter vad gäller intrång i natur- och kulturmiljö.
- Stadsmiljöeffekter.
- Arbetsmarknads- och tillväxteffekter.
- Långsiktiga effekter på lokalisering och bilnehav.
- Jämställdhetseffekter.

Det är angeläget att denna typ av samhällsekonomiska nyttoberäkningar får en bredare användning när RKM ska bedöma effekterna av de kommande satsningarna på kollektivtrafiken. Parallellt är det emellertid viktigt att redan nu ta upp en diskussion om kollektivtrafikens långsiktiga finansieringsmöjligheter och vilka alternativ som kan finnas till dagens finansieringsystem.

Exempel på modeller för finansiering finns internationellt, t ex den franska modellen med specialdestinerade arbetsgivaravgifter, finansiering av kollektivtrafikinvesteringar genom "skatt på värdestegring" och som del av exploateringsavtal. Det kan alltså få stor betydelse hur ökat markvärde och förbättrade exploateringsmöjligheter liksom anslutningsavgifter kan utgöra en del av finansieringen av en utbyggd kollektivtrafik. Projekt som drivs i partnerskap mellan det offentliga och det privata (PPP) kan också utgöra delar i framtida nya finansieringslösningar.

I en rapport som tagits fram av VTI⁵³ förespråkas en kundvalsmodell som innebär att "pengarna följer resenären", d v s resenären väljer själv hur man vill nyttja kollektivtrafiken utifrån ett tillgängligt ekonomiskt utrymme. Det är samma modell som till en del tillämpas inom skolan, primärvården och äldreomsorgen. Med ett sådant system skulle varje trafikföretag själv kunna bestämma pris och utbud, något som idag beslutas av beställaren. Rapporten visar på möjligheten att på detta sätt öka resande men också att det är oklart vilka konsekvenser förslaget skulle få för beställarens knaster.

Frågan om alternativa finansieringsformer och vilka modeller som kan vara en framkomlig väg kräver en bred diskussion i branschen där det är lämpligt att SKL är sammanhållande.

Ökad kraft måste läggas vid att bedöma och beräkna samhällsnyttan av ökade satsningar på kollektivtrafiken. Samtidigt behöver alternativa finansieringsmöjligheter övervägas för att trygga kollektivtrafikens långsiktiga finansieringsbehov. När effekterna av kommande satsningar på kollektivtrafiken ska bedömas är det nödvändigt att inte bara ta hänsyn till de direkta kostnaderna. Även samhällsnyttan måste vägas in för att ge en balanserad bild av de samlade konsekvenserna. Samhällsekonomiska nyttoberäkningar måste få en bredare användning när RKM ska bedöma effekterna av kommande satsningarna på kollektivtrafiken. Parallellt är det emellertid viktigt att redan nu ta upp en diskussion i branschen om kollektivtrafikens långsiktiga finansieringsmöjligheter. SKL föreslås vara sammanhållande.

7.2.12 Efterfrågerelaterad forskning och effektiv implementering av resultat

En brist hos den transportforskning som bedrivits i Sverige sedan 80-talet är att den inte i tillräckligt hög grad kopplats till kollektivtrafikbranschens förutsättningar och arbetssätt. Det har dessutom saknats etablerade och effektiva former för att implementera och ta tillvara relevanta forskningsresultat i den operativa verksamheten hos länstrafikbolag och trafikföretag.

Detta uppmärksammades 2008 när fördubblingsarbetet startade och 2009 fick Kunskapslyftet ett tilläggsuppdrag av VINNOVA att fånga upp och föra ut forskningsresultat till branschens aktörer. Kunskapslyftet blev därmed den naturliga kopplingen mellan branschen och akademien. En särskild FoU-grupp bildades med uppdraget att definiera kunskapsbehov, föreslå forsknings- och utvecklingsområden samt former för samverkan mellan kollektivtrafikbranschen och akademien. Ett antal angelägna forskningsområden identifierades liksom aktiviteter för att överbrygga gapet mellan akademi och bransch och stimulera till erfarenhetsutbyte. I samarbete med VTI utvecklades en metod för uppdatering av och förteckning över relevanta forskningsarbeten. Detta samlade arbete var sedan en del av underlaget när K2 etablerades år 2012.

K2 ska nu bygga vidare på och vidareutveckla denna nationella forskningssatsning med målet att göra Sverige till ett internationellt föredöme när det gäller forskningssatsningar kopplade till kollektivtrafikens utveckling inte minst som medel för utveckling av hållbara och attraktiva storstadsområden. Det är i det tvärvetenskapliga och flerdisciplinära mötet mellan akademi och bransch som grunden läggs för att utveckla framtidens attraktiva kollektivtrafik. K2 har goda förutsättningar att vara motor för att utveckla effektiva samverkansformer härvidlag. K2 satsar på att utveckla samarbetet med branschen

och med andra forskningsinstitutioner såsom SAMOT, CHARMEC med flera. Det sker med utgångspunkt från denna Färdplan, K2:s vision och mål samt olika projekt som initierats genom samverkan mellan akademi, bransch, organisationer och myndigheter, nationellt och internationellt.

Forskning inom kollektivtrafik måste bli mer efterfrågad av branschen och det krävs effektivare former för att ta tillvara och implementera relevanta forskningsresultat. För att åstadkomma detta är det nödvändigt att branschens aktörer engagerar sig i K2:s verksamhet. Avsikten är att snabbt utveckla samarbetet mellan K2 och branschen och att tillsammans definiera och prioritera olika forsknings- och utbildningsaktiviteter. Målet är att Sverige kan bli till ett internationellt föredöme när det gäller forskningssatsningar som bidrar till att utveckla kollektivtrafiken.

7.2.13 Kollektivtrafikens varumärke

Omvärldens syn på kollektivtrafiken kommer att ha stor betydelse om det ska bli möjligt att genomföra alla de åtgärder som föreslås inom de olika insatsområdena i den här Färdplanen. Det innebär att kollektivtrafiken som varumärke måste bli mer omtyckt, lättillgängligt och personligt. En utmaning i branschen är därför att höja kunskapsnivån när det gäller varumärkesbyggande, marknadsföring/försäljning och kommunikation. Medarbetare på alla nivåer behöver förstå hur deras insatser i vardagen kan bidra till det gemensamma varumärkesbygget. Omvänt behöver dagens marknadsförare och kommunikatörer lära sig mer om produkten kollektivtrafik.

Arbetsättet inom kollektivtrafiken behöver i ännu högre grad än idag präglas av marknadstänkande och en insikt på djupet att det är kunderna och resenärerna som är förutsättningen för verksamheten. Det krävs en öppenhet för att förstå, involvera och samarbeta med resenärerna i utvecklingen av både bemötande och nya tjänster.

För att få goda resultat måste produktutveckling gå hand i hand med utvecklingen av marknadsarbetet. Många gånger betyder marknadsföringen mer för människors uppfattning om och attityder till kollektivtrafik än det faktiska innehållet i de olika tjänster som erbjuds resenärerna. Varumärkesplattform och konceptutveckling är naturliga ingredienser i detta arbete liksom aktiviteter för att utveckla interna styrverktyg för ett kundorienterat servicebemötande. Det är viktigt att utveckla koncept för att stärka resenärernas betalningsvilja och trovärdigheten i alla kundmöten. Detta kräver ett utvecklat serviceerbjudande till resenärerna, ett

erbjudande som måste uppfylla både emotionella och funktionella mervärden för att kunna ligga till grund för en unik position i resenärens medvetande.

För att detta ska bli möjligt måste man identifiera den nödvändiga förflyttning som krävs för att uppnå en mer attraktiv kollektivtrafik ur ett resenärsperspektiv. Ledord för detta arbete är enkelt, säkert, attraktivt och prisvärt. Det är också självklart viktigt att man ger möjlighet att följa upp framgång och resultat i förhållande till uppsatta mål både lokalt, regionalt och nationellt.

För att kunna bygga ett ännu starkare kollektivtrafikens varumärke krävs att man fokuserar på den röda tråden för kundupplevelsen genom hela resan. Tre grundfrågor måste besvaras;

- NULÄGE: Hur uppfattas vi av våra viktigaste målgrupper idag?
- POSITIONERING: Hur vill vi bli uppfattade av våra viktigaste målgrupper?
- LEVERANS: Hur måste vi agera och kommunicera för att bli uppfattade så?

Exempel på frågeställningar som måste besvaras i ett sådant varumärkesarbete är:

- Hur definierar vi våra viktigaste målgrupper?
- Vilka insatser ger störst effekt för att uppnå målen, exempelvis maximera intäkter, öka antalet kunder och minimera miljöpåverkan?
- Hur utveckla prisstrategier med enkelhet som ledstjärna? Hur ska man få fram unika konkurrensfördelar?
- Betydelsen av den snabba IT-utvecklingen, hur kan vi dra nytta av den? Hur kan kollektivtrafiken tränga igenom med sitt budskap i dagens mediebrus?
- Hur kan vi utveckla samverkan i nya former så att resenärerna upplever kollektivtrafiken som ett sammanhållet och enkelt transportsystem?
- Hur kan vi förbättra arbetet med att diagnostisera, utveckla och följa upp varumärket?

Arbetet med att bygga kollektivtrafikens varumärke genom olika typer av marknads- och försäljningsaktiviteter bedrivs i allt väsentligt lokalt och regionalt där kundmötet sker. Samtidigt kan detta arbete förstärkas med hjälp av insatser på den nationella nivån av branschorganisationerna. En idé att diskutera på nationell nivå skulle kunna vara att inom ramen för ett gemensamt marknadsprogram skapa samsyn när det gäller kollektivtrafikens viktigaste budskap och hur dessa ska kommuniceras.

Kollektivtrafikens varumärke behöver stärkas. Detta bör ske genom att öka kunskapen om produktfördelarna för den enskilda konsumenten, kommunicera kärnvärden via konsekvent och tydlig marknadskommunikation samt visa på goda exempel. Ansvaret för att bygga varumärket med hjälp av olika typer av marknads- och försäljningsaktiviteter ligger lokalt och regionalt där kundmötet sker. Det arbetet kan emellertid förstärkas på olika sätt med hjälp av insatser på den nationella nivån. En idé är att inom ramen för ett gemensamt marknadsprogram skapa samsyn kring kollektivtrafikens viktigaste budskap och hur dessa ska kommuniceras.

7.2.14 Resenärsinflytande

Som framgått (avsnitt 4) saknas effektiva former för hur resenärerna i Sverige ska göra sin röst hörd och kunna påverka kollektivtrafikens planeringsprocesser. De få pendlarföreningarna och Resenärsforum som nationell lobbyingorganisation är otillräckligt med dagens resurser och förutsättningar.

Det finns en del att lära av hur man gjort i andra länder. Ett bra exempel på starkt resenärsinflytande finns att hämta i Freiburgregionen i Tyskland, och finns beskrivet i en särskild fallstudie i Enquist, Johnsons forskningsrapport.⁵⁴ I England finns ett flertal organisationer där man med ett tydligt resenärsperspektiv och i nära samverkan med resenärerna verkar för att utveckla kollektivtrafiken. Passenger Focus är t ex en oberoende offentlig organisation för att skydda tåg- och bussresenärers intressen utanför London. Organisationen är inrättad av regeringen och finansieras av Transportdepartementet.

I Sverige har vi inte kommit lika långt. Resenärsforum genomförde år 2012 en utvärdering⁵⁵ av de regionala trafikförsörjningsprogrammen för att ta reda på hur RKM hade arbetat i samrådsprocessen med resenärernas företrädare när de första programmen togs fram. Utvärderingen visar tydligt att det på många håll saknas ett reellt inflytande från resenärerna i planeringsprocessen. Samtidigt var det tydligt att RKM efterlyser en representativ samtalspartner för de många resenärerna.

En löpande dialog mellan RKM och resenärernas företrädare är alltså nödvändig för att hitta nya former för resenärsinflytandet. Behovet av inflytande gäller både nuvarande och potentiella resenärer. Företrädare för privatbilisterna är också viktiga att ha en dialog med eftersom en kraftigt utbyggd kollektivtrafik förutsätter att det går att få många fler människor att åka mer kollektivt och att använda den egna bilen mindre. Skånedialogen är en metod som Region Skåne använder för långsiktig medborgardialog, vilken med fördel även borde

kunna användas inom kollektivtrafiken.

Den snabba utvecklingen inom informationsteknologin, användningen av internet och kommunikation via webben "Webb 2.0"⁵⁶ skapar unika möjligheter att öka samhällsmedborgarnas inflytande och göra dem till medaktörer och aktiva partners.⁵⁷ För kollektivtrafikbranschen är detta grunden för att utveckla en modern och effektiv kunddialog.

Resenärerna behöver också ha en stark röst på det nationella planet. Resenärsforum har som verksamheten hittills bedrivits inte förutsättningar att vidareutvecklas som företrädare för landets resenärer på det nationella planet. Organisationen saknar också förutsättningar att stödja och ha en löpande dialog med pendlarföreningarna och andra lokala initiativ.

Det är alltså nödvändigt att hitta en modell för resenärsinflytande som fungerar både på det lokala/regionala planet och på den nationella nivån. Det gäller att både hitta former för RKM:s samverkan med resenärsföreträdarna men det är också nödvändigt att ge en arena såsom Resenärsforum förutsättningar att vidareutveckla rollen som nationell resenärsorganisation och skapa en effektiv samverkan med den lokala/regionala nivån.

Samverkan med resenärerna måste utvecklas så att de ska kunna göra sin röst hörd och påverka utvecklingen. *Det gäller att hitta effektiva former för RKM:s samverkan med resenärsföreträdarna lokalt och regionalt. Den snabba utvecklingen av informationsteknologin och webbaserad kommunikation möjliggör nya former för en nära kunddialog. Resenärerna måste emellertid också ha en stark röst på det nationella planet och det krävs att en arena såsom Resenärsforum ges förutsättningar att utveckla rollen som nationell resenärsorganisation i nära samverkan med den lokala/regionala nivån.*

7.2.15 Tillförlitlig statistik för uppföljning och analys

Det är en trovärdighetsfråga för branschen att den statistik som används för att beskriva och analysera utvecklingen i branschen är enhetlig och tillförlitlig. Dessvärre finns idag stora brister och osäkerheter i statistiken. Orsakerna till dagens problem är flera:

- RKM uppger ibland att de inte känner igen sig i de siffror som Trafikanalys redovisar. Andra RKM upplever definitionerna och anvisningarna som otydliga.
- Alla RKM är medlemmar i miljö- och fordonsdatabasen FRIDA men alla rapporterar inte in alla sina fordon och all trafik vilket försvårar analys och

jämförelser. Uppgifterna kring bussar håller dock en god kvalitet.

- Trafikanalys resvaneundersökning (RVU Sverige) redovisar inte tillförlitlig statistik på länsnivå vilket gör att den inte kan användas av RKM för uppföljning och analys.
- I Kollektivtrafikbarometerns resvaneundersökning deltar alla RKM utom två vilket skapar viss osäkerhet när resultaten ska summeras på nationell nivå. En översyn av metoden och en upphandling behöver göras.
- De två av varandra oberoende resvaneundersökningarna med deras olika metodik skapar osäkerhet när det gäller hur resultaten ska jämföras med varandra.
- Det finns också problem när det gäller statistiken avseende trafikhändelse-rapporteringen.
- För den kommersiella trafiken finns inga uppgifter varken i Trafikanalys statistik eller i FRIDA.

Det är ett gemensamt ansvar för branschen och staten att komma tillrätta med dessa problem eftersom underlaget kommer från branschen och en stor del av den statistik som branschen behöver för sin analys och uppföljning produceras av Trafikanalys. För att effektivisera insamling och produktion av statistik inom kollektivtrafikområdet är det alltså nödvändigt att både vidareutveckla de branschspecifika statistikverktygen och att hitta effektivare former för samarbetet mellan branschen och staten.

Det är också nödvändigt att diskutera med trafikföretagen på vilket sätt och i vilken omfattning de kan bidra med uppgifter. Målet måste vara en hög kvalitet i både statistikinsamling, nyckeltal och analys. Fokus bör vara på kostnaderna för den upphandlade trafiken inklusive den särskilda kollektivtrafiken samt att på ett enhetligt sätt mäta, beräkna och redovisa kollektivtrafikens marknadsandel även regionalt.

Ett samarbete mellan SKL, Svensk Kollektivtrafik och Trafikanalys har inletts för att komma vidare. Något som kommer att få stor betydelse är också det arbete som SKL och Svensk Kollektivtrafik initierat för att ta fram nyckeltal som RKM kan använda för att följa upp utvecklingen i det egna länet och de mål som sätts upp i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Dessa nyckeltal kommer också att göra det möjligt för SKL att göra jämförelser mellan olika län och att analysera vari skillnader i utveckling kan ligga. De kommer också att få stor betydelse för att kunna följa upp de nationella målen för kollektivtrafikens utveckling.

Statistik för analys och uppföljning av kollektivtrafikens utveckling måste vara enhetlig och tillförlitlig. Så inte är fallet idag. För att effektivisera insamling och produktion är det nödvändigt för branschen att både vidareutveckla de egna statistikverktygen och att i samverkan med Trafikanalys säkerställa att den statliga statistiken blir tillförlitlig på regional nivå så att RKM kan använda den för uppföljning och analys. Dessutom är det angeläget att trafikföretagen medverkar och bidrar med uppgifter. De nyckeltal som tas fram av SKL tillsammans med Svensk Kollektivtrafik måste få en bred förankring och användning.





8. Samverkan är nyckeln när Färdplanen genomförs

I detta avsnitt beskrivs de olika roller som olika aktörer kan spela för att genomföra Färdplanen genom att utveckla de nödvändiga samverkansprocesserna så att det blir möjligt att nå de uppsatta målen och ta målmedvetna steg tillsammans i branschen i riktning mot den gemensamma visionen.

8.1 SAMVERKANSPROCESSERNA MÅSTE VIDAREUTVECKLAS

Ansvaret för att genomföra Färdplanen ligger i första hand på branschen själv i samverkan med akademien, staten, industrin och alla andra intressenter. Statens ansvar är att bidra till utvecklingen genom att skapa bra förutsättningar för en positiv utveckling. Det handlar framför allt om insatser när det gäller infrastruktur, skatter och lagar. Samtidigt finns det områden där det är naturligt med en nära samverkan mellan branschen och staten för att snabbare nå resultat. Det gäller exempelvis forskning och utveckling.

För att genomföra de åtgärder som föreslås i avsnitt 7 krävs alltså en fortsatt satsning på samverkan. Samverkan är emellertid inte alltid självklart. Stuprörsstrukturerna i alla branscher och verksamheter är av tradition väl cementerade. Murarna både mellan och inom organisationer kan upplevas som vattentäta skott, som osynliga barriärer i form av attityder och beteenden som gör det svårt att samverka effektivt. Gränsöverskridande samverkan med andra följs sällan upp eller premieras.

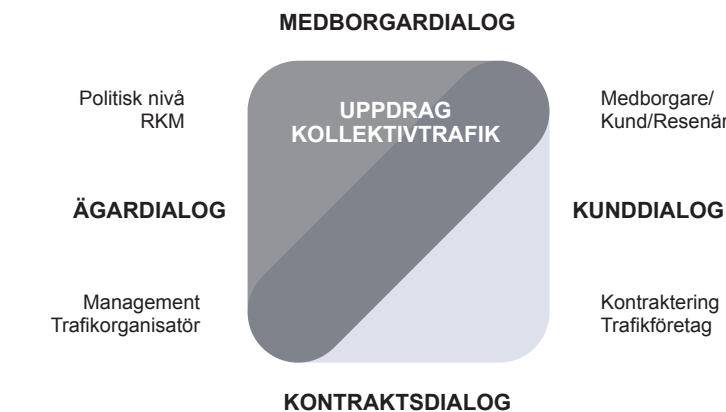
Det här är ineffektivt och slöseri med resurser. Enda sättet att få en förändring till stånd är att vända på perspektivet och skapa en horisontell motkraft till det traditionella sättet att tänka och agera. Då blir det medborgarnas/kundernas behov av helhetslösningar som styr utvecklingen. Det är ett annat sätt att tänka som gör det möjligt att prioritera på nya sätt och som skapar förutsättningar för en effektiv fördelning av samhällets alltid knappa resurser.⁵⁸

Inom kollektivtrafiken handlar det om att utgå från resenärernas hela resa, oavsett start- och målpunkt, oavsett färdmedel och oavsett vem som bedriver trafiken. Det var för att sätta fokus på det och de samverkansprocesser som detta

kräver som Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik bildades år 2008. De framgångar som branschen kunnat visa upp är resultatet av de samverkansprocesser som utvecklats sedan dess. Det är nya sätt att arbeta som utvecklats samtidigt som kollektivtrafikmarknaden har öppnats för konkurrens. Samverkan och konkurrens i kombination har alltså varit förutsättningen för de framsteg som gjorts för att bygga ut och utveckla kollektivtrafiken under senare år.

Nu har rollfördelningen mellan olika aktörer i branschen ändrats och nya aktörer har tillkommit. Det har skapat förutsättningar för att ta nästa steg när det gäller utvecklingen av samverkansprocesserna i branschen. Att skillnaden mellan ägarstyrning och managementstyrning blev tydligare genom den nya lagen har uppmärksammats i den tidigare nämnda forskningsrapporten "Styrning och navigering i regionala kollektivtrafiknätverk" (avsnitt 2.1). Det får konsekvenser på rollfördelningen mellan RKM som myndighet där ägarstyrning sker utifrån politiska övervägande och RKM:s roll som trafikorganisations ansvar för genomförande och uppföljning av upphandlad trafik med externa trafikföretag som opererar utifrån företagsekonomiska managementprinciper.

I rapporten beskrivs kollektivtrafik som ett värdeskapande intressentnätverk med två tydliga värdeskapande processer. Den ena är den **politiskt demokratiska processen**, där kollektivtrafik som del av ett politikområde blir det viktiga baserad på en tydlig ägarstyrning som tar sin utgångspunkt i uppdraget och hanterar två dialoger: ägardialog och medborgardialog. Den andra är den **kundorienterade processen**, som hanterar kollektivtrafik som affär där kunden/resenären är medaktör i sin egen värdeskapande process där



Kollektivtrafikens värdeskapande intressentnät

kunden är den största resursen och som bygger på managementstyrning för att tillgodose kundbehoven.

I rapporten åskådliggörs det här med hjälp av bilden. De två processerna måste dock hållas samman inom ramen för intressentnätverket genom gemensamma värderingar och gemensamma "berättelser" såsom goda exempel på samverkanslösningar för en större gemensam helhet.

8.2 NYA SAMVERKANSAXLAR

När det gäller "den politiskt demokratiska processen" är det tillkomsten av RKM inklusive de operativa uppgifterna (upphandling, uppföljning m m) som kommer att få störst betydelse för utvecklingen av samverkansprocesserna i branschen i takt med att verksamheten finner sina former i nära samverkan med kommunerna, trafikföretagen, företrädare för resenärerna och många andra aktörer. Den allt närmare samverkan mellan SKL och Svensk Kollektivtrafik skapar förutsättningar för att ge RKM det samlade stöd och den medlemservice som krävs på den nationella nivån för att stödja utvecklingen.

När det gäller "den kundorienterade processen" är det tillkomsten av X2AB som är det nya inslaget i branschen och som i egenskap av arena för branschgemensamma utvecklingsprojekt har en potential att skapa ökad kundnytta genom att utveckla nya samverkansprocesser både inom branschen och tillsammans med andra branscher. Samarbetet mellan X2AB med Samtrafiken kommer att kunna utvecklas och bidra till den utvecklingen på ett positivt sätt. Samtrafiken är en affärsmässig samverkansarena på nationell nivå med fokus på att möjliggöra kombinationsresor med olika trafikföretag och genom samverkan öka branschens effektivitet inom områdena information, biljetter, trafikplanering, trafikstört läge och funktionshinder.

Branschens samverkansprocesser med regeringskansliet och olika statliga myndigheter är centrala för att nå framgång. Bland de statliga myndigheterna har Trafikverket en central roll när det gäller att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Verkets fokus är att bidra till att infrastruktur och trafiksystem används mer effektivt för att öka kapacitet och tillförlitlighet, särskilt i storstäderna och i starka stråk. Trafikverket verkar också för att utveckla tjänster och samverkar med akademien och utförare i angelägna utvecklingsprojekt.

VINNOVA är en viktig aktör för kollektivtrafikens utveckling och är Sveriges innovationsmyndighet med uppgift att främja hållbar tillväxt genom att förbättra förutsättningarna för innovation och att finansiera behovsmotiverad forskning.

VINNOVA:s insatser handlar om att möta utmaningarna inom transport- och miljöområdena och omställningen till ett resurseffektivt och fossilfritt samhälle. Energimyndigheten arbetar med att främja energieffektivisering och en smartare energianvändning inom transportområdet. Myndigheten har tillsammans med VINNOVA fått ett uppdrag av regeringen att genomföra en särskild satsning på teknik- och innovationsupphandling inom miljöteknik, ett för branschen strategiskt viktigt utvecklingsområde.

Transportstyrelsen har en central roll som ansvarig för marknadsövervakningen. Utöver myndighetens tidigare ansvar att utöva tillsyn på järnväg har tillkommit ett ansvar för att utöva tillsyn för kollektivtrafik på väg. Trafikanalys har statistikansvar inom kollektivtrafikområdet men också regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av marknadsöppningarna på väg och järnväg.

Samarbetet mellan branschen och akademien för att initiera forskning som stöttar utvecklingen inom kollektivtrafikområdet kommer också att få stor betydelse och med stor potential att utvecklas. Tillkomsten av K2 och K2:s samordnande roll i relation till andra forskningsmiljöer har skapat goda förutsättningar för en satsning på ökad samverkan med många aktörer i och utanför den egna branschen både nationellt och internationellt.

Det finns också många andra samverkansprocesser som är viktiga att vidareutveckla. De olika branschorganisationernas roll och arbetsinriktning håller på att förändras, det gäller inte bara Svensk Kollektivtrafik. Bland annat planeras en sammanslagning av BR och Bussarbetsgivarna (BuA). Tågoperatörerna har stärkt sin ställning som branschorganisation på järnvägsområdet som en följd att marknaden nu är öppen för konkurrens. Även Svenska Taxiförbundet påverkas av de pågående strukturförändringarna i branschen med nya möjligheter att utveckla den anropsstyrda trafiken i allt närmare samverkan med den linjelagda.

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik fokuserar efter de inledande årens arbete på fyra områden. Det handlar om de regionala trafikförsörjningsprogrammen och den politiska styrningen av kollektivtrafiken, kollektivtrafikens finansiering och kostnadsutveckling, avtalsprocessen samt infrastruktur och samhällsplanering med kollektivtrafiken som verktyg.

Samverkan med industrin är ett annat viktigt område där samverkansprocesserna behöver vidareutvecklas. Det handlar om att branschen och fordonsindustrin samt företag inom andra samhällssektorer kan hjälpas åt att öka innovationskraften i branschen och hitta lösningar som kan lyfta fram Sverige som industrination med hjälp av kollektivtrafikens utvecklingskraft. Forum för

innovation inom transportsektorn som initierats av Trafikverket, Energimyndigheten och VINNOVA, har stor betydelse för utvecklingen av de relationerna.

Om man summerar denna bild av dagens aktörer i branschen så blir det uppenbart att genomförandet av Färdplanen förutsätter en uppslutning och en kraftsamling hos samtliga kollektivtrafikens intressenter. Av avgörande betydelse blir då hur dagens samverkansprocesser kommer att utvecklas och vilka initiativ som kommer att tas i olika samverkansrelationer med utgångspunkt från Färdplanen.

Det handlar om samverkan mellan branschorganisationerna, mellan dessa och olika statliga myndigheter och med andra intressenter, mellan RKM och kommunerna samt mellan den lokala/regionala nivån och den nationella. Till detta kommer branschens samverkan med industrin och forskningen samt med EU och andra länder i olika internationella nätverk. Sist men inte minst handlar det om att bygga vidare på det goda samarbetet med regeringskansliet i frågor av gemensamt intresse. En av flera viktiga frågor att diskutera är möjligheten att etablera målet om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel som ett nationellt mål med bred politisk förankring på nationell nivå.

Färdplanen föreslås följas upp i samband med en återkommande resultatkonferens arrangerad i samverkan mellan branschens aktörer, K2, och akademien. Syftet är att då också redovisa vilka forskningsresultat som kommit fram som stöd för branschens arbete och att lyfta fram goda exempel på innovativ utveckling från branschens olika delar. En första sådan konferens föreslås äga rum efter sommaren 2014.

Notförteckning

- ¹ *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050, Trafikverket 2012:101*
- ² *Prop. 1977/78:92, Förslag till Lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik*
- ³ *Prop. 1987/88:50, Proposition om trafikpolitiken inför 1990-talet*
- ⁴ *Wangel, J. (2012) Making Futures: On Targets, Measures and Governance in Backcasting and Planning, KTH*
- ⁵ *Koll Framåt Huvudrapport Vägverket/Banverket 2007:12*
- ⁶ *Prop. 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag*
- ⁷ *www.uitp.org/advocacy/2025*
- ⁸ *Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, 2009*
- ⁹ *Avtalsprocessen – från plan till avtal för att fördubbla kollektivtrafiken, 2009 (uppdaterad 2011 och 2013)*
- ¹⁰ *Rönnbäck, Å. (2009) Utvärdering av Kunskapslyftet, Viktoriainstitutet*
- ¹¹ *Enqvist B, Johnson, M (2013), Styrning och navigering i regionala kollektivtrafiknätverk, Karlstad University studies 2013:14*
- ¹² *EU förordning 1370/2007*
- ¹³ *Prop. 2011/12:76, Komplettering av kollektivtrafiklagen*
- ¹⁴ *Stålner/Leufstadius (2012) Regionala trafikförsörjningsprogram, SKL*
- ¹⁵ *Kol-TRAST – planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik (2012), SKL*
- ¹⁶ *Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling på uppdrag av Förenta nationerna (1987)*
- ¹⁷ *Samverkansprojekt mellan Jönköpings, Norrköpings och Uppsala kommun samt Boverket, Trafikverket och SKL under åren 2005 - 10*
- ¹⁸ *Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt, Trivector Rapport 2012:62*
- ¹⁹ *Framtidens vardagsresande, 2009 – uppdaterad 2011, Svensk Kollektivtrafik*
- ²⁰ *Färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050, NV rapport 6537, 2012*
- ²¹ *L. J. Nilsson et. al. (2013). I ljuset av framtiden. Klimatforskningsprogrammet*

LETS 2050 vid Lunds universitet

- ²² *Trafikanalys, Lokal och regional kollektivtrafik 2012*
- ²³ *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken, Trafikanalys 2012:13*
- ²⁴ *Stålner, B/Leufstadius, H (2013), Regionala Kollektivtrafikmyndigheter – organisation och villkor för etablering av kommersiell trafik. Trafikanalys*
- ²⁵ *Prop. 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*
- ²⁶ *Adam Millard-Ball & Lee Schipper, 2010, Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries, Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal, Volume 31 Issue 3, pages 357 - 378, 18 Nov 2010, DOI:10.1080/01441647.2010.518291*
- ²⁷ *Goodwin, Phil, 2012, Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility – Evidence, Unresolved Issues, Policy Implications, and a Research Agenda, Discussion Paper 2012 • 13, International Transport Forum, OECD*
- ²⁸ *Trafikverket, 2012, Trafikarbetets förändring 2010 - 2011, Publikationsnummer: 2012:091, figur 2, sid 5.*
- ²⁹ *Peter Newman & Jeff Kenworthy, 2011, 'Peak Car Use': Understanding the Demise of Automobile Dependence, Western Australia Eco-Logica Ltd. ISSN 1352-7614 World Transport, Policy & Practice, Volume 17.2 June 2011*
- ³⁰ *Riders Frei, Charlotte;Mahmassani, Hani S, 2011, Private Time on Public Transit: Dimensions of Information and Telecommunication Use of Chicago Transit, Transportation Research Board 90th Annual Meeting. Location: Washington. Sponsored by: Transportation Research Board. Held: 20110123-20110127. 2011. 13p (7 Tab., 18 Ref*
- ³¹ *Kairos Future, (2010/11) En upplevelse i världsklass*
- ³² *Eurostat, 2012; Arena för tillväxt & Sweco Eurofutures, 2012; Kvambäck, 2012.*
- ³³ *Svenska framtidsutmaningar, Slutrapport från regeringens framtidskommission, Ds 2013:19*
- ³⁴ *Near Field Communication (NFC) är en överföringsstandard för kontaktlöst utbyte av data över korta sträckor, vanligtvis runt 10 cm.*
- ³⁵ *Enquist, B, Johnson M, Karlstad University Studies, 2013:14; Styrning och navigering i regionala kollektivtrafiknätverk*
- ³⁶ *Effektsamband för transportsystemet. Tänk om och optimera. (2012) Trafikverket*
- ³⁷ *Nilsson, JE, Pyddoke, R, Ahlberg, J (2013) VTI,*
- ³⁸ *Stålner/Leufstadius (2012) Regionala trafikförsörjningsprogram, SKL*
- ³⁹ *COM (2013) 169 – 2030 framework for climate and energy policies*

- ⁴⁰ UITP Nov 2011, *Focus paper Towards low/zero-carbon urban mobility in Europe*
- ⁴¹ Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter. Näringsdepartementet.*
- ⁴² Prop. 2004/05:150, *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*
- ⁴³ *Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. (2012)*
- ⁴⁴ *Källa FRIDA (2013)*
- ⁴⁵ *LETS2050, 2013, Mot koldioxidsnåla godstransporter – Tillväxtdynamiskt perspektiv på logistik och godstransporter fram till 2050.*
- ⁴⁶ *Handbok i bilsnål samhällsplanering fastställd inom LundaMaTs 2003 - 05*
- ⁴⁷ *Transportvägen – framtidsvägen. En rapport om rekrytering och integration (2009). BR*
- ⁴⁸ *Trafikverket. Effektsamband för transportsystemet. Tänk om och optimera. 2012*
- ⁴⁹ *Sandberg, L. (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger effekt? WSP*
- ⁵⁰ www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/kollektivtransport/belonningsordningen.html?id=426204
- ⁵¹ *Attraktiva bytespunkter för ett ökat resande, Vinnova rapport, Bjerkemo/Serder 2011*
- ⁵² *Utredningen om järnvägens organisation, N 2013:02*
- ⁵³ *Marknadsöppning – och sen? Samhällsekonomisk analys av förutsättningarna för en stärkt kollektivtrafik, VTI 2013*
- ⁵⁴ *Enqvist B, Johnson, M (2013), Styrning och navigering i regionala kollektivtrafiknätverk, Karlstad University studies 2013:14*
- ⁵⁵ *"Nya vägar för resenärsinflytande", Resenärsforum (2012)*
- ⁵⁶ *Semantisk webb där kunskap och information genereras av den stora massan och fritt distribueras till allmänheten kallas sedan 2005 för Webb 2.0 Shang et. al (2011)*
- ⁵⁷ *Linders, D. (2012) From e-government to we-government. Government Information quarterly, 29, 446-454*
- ⁵⁸ *Lantz, K-Å/Wäreborn Schultz, C. (2006) Riv Stuprören. Från stuprörssamhälle till flödessamhälle, Uppsala, Konsultförlaget Uppsala Publishing House*



Intervjuade personer

<i>Anna Grönlund</i>	<i>SKL</i>
<i>Anna Werzäll</i>	<i>Stockholms Handelskammare</i>
<i>Bertil Moldén</i>	<i>Bil Sweden</i>
<i>Carl-Johan Sjöberg</i>	<i>Kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings län</i>
<i>Christer Ljungberg</i>	<i>Trivector</i>
<i>Dan Firth</i>	<i>Stockholms läns landsting</i>
<i>Gerhard Wennerström</i>	<i>Samtrafiken</i>
<i>Gunnar Alexandersson</i>	<i>Tågoperatörerna</i>
<i>Gunnar Sibbmark</i>	<i>Europakorridoren</i>
<i>Gunnar Wulf</i>	<i>Öresundståg</i>
<i>Göran Tegnér</i>	<i>WSP</i>
<i>Heidi Thörnberg</i>	<i>Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län</i>
<i>Henrik Anderberg</i>	<i>Alstom</i>
<i>Henrik Dagnäs</i>	<i>Skånetrafiken</i>
<i>Jaak Meri</i>	<i>Sjöfartsverket</i>
<i>Jan Bosaeus</i>	<i>Nobina</i>
<i>Jan Söderström</i>	<i>SKL</i>
<i>Jens Forsmark</i>	<i>Spårvagnsstäderna</i>
<i>Jens Larsson</i>	<i>Västsvenska Handelskammaren</i>
<i>Karl Hedberg</i>	<i>IBM</i>
<i>Klas Wählberg</i>	<i>Bombardier Transport</i>
<i>Kurt Hultgren</i>	<i>Resenärsforum</i>
<i>Lars Annerberg</i>	<i>Bussbranschens Riksförbund</i>
<i>Lars Backström</i>	<i>Västtrafik</i>
<i>Lars Bull</i>	<i>Värmlandtrafik</i>
<i>Lars Nordstrand</i>	<i>Keolis</i>
<i>Linda Göransson</i>	<i>Malmö Stad</i>
<i>Madelaine Raukas</i>	<i>SJ</i>
<i>Maria Jobenius</i>	<i>Scania</i>
<i>Maria Melkersson</i>	<i>Trafikanalys</i>

<i>Marie Karlsson</i>	<i>Energimyndigheten</i>
<i>Mats Petersson</i>	<i>Trafikverket</i>
<i>Mikael Lindström</i>	<i>Taxi Stockholm</i>
<i>Paul van Doninck</i>	<i>Jernhusen</i>
<i>Per Thorstenson</i>	<i>A-Train</i>
<i>Peter Viinapuu</i>	<i>MTR</i>
<i>Sabina Andersson</i>	<i>Halmstad kommun</i>
<i>Stina Nilsson</i>	<i>Malmö Gatukontor</i>
<i>Tomas Winskog</i>	<i>Taxiförbundet</i>
<i>Torborg Chetkovich</i>	<i>Swedavia</i>
<i>Ulrika Bokeberg</i>	<i>Västra Götalandsregionen</i>

Egna reflektioner

Det är uppenbart att nuvarande utveckling inte är tillräcklig för att locka så många fler människor att resa kollektivt och minska användningen av den egna bilen, att kollektivtrafikens marknadsandel snabbt kan öka och bidra till att bryta trenden när det gäller koldioxidutsläppen. Det krävs betydligt mer långtgående åtgärder för att kollektivtrafiken ska kunna bli det kraftfulla verktyg som krävs för att nå miljömål och andra angelägna samhällsmål.

Första gången det skapades förutsättningar för en bred diskussion i Sverige om kollektivtrafikens framtid var 2008 när Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik bildades. Branschen kunde samlas kring målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på vägen mot visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Idag, fem år senare är förhoppningen att den här Färdplanen ska kunna utgöra underlag för en ny kraftsamling i branschen för att fortsätta på den inslagna vägen.

I Färdplanen identifieras strategiskt viktiga insatsområden och konkreta åtgärder som krävs av alla inblandade för att ta nästa utvecklingssteg. Det handlar både om åtgärder som kan genomföras i närtid men också om sådant som måste börja förberedas nu eftersom en del åtgärder tar längre tid att genomföra. Det långsiktiga tidsperspektivet är 2030 med vissa utblickar mot 2050.

Förverkligandet av Färdplanen kräver en bred diskussion mellan alla som är involverade i kollektivtrafikens utveckling. Alla berörs av de tankar, idéer och förslag som förs fram, lokalt, regionalt som nationellt. Färdplanen vänder sig därför till alla medarbetare hos regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikföretag, statliga myndigheter, organisationer, akademien, industrin och alla andra intressenter. Den vänder sig till både politiker och tjänstemän.



KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK