



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

På Väg – om främjandet av kollektivtrafik



Handelshögskolan vid Göteborgs
universitet

Kandidatuppsats 15 hp

Kursansvarig: Peter Rosén

Handledare: Bertil Vilhelmson

Datum: 2011-06-27

Linda Glans 891213

Jörgen Eliasson 870129

Förord

Vi vill tacka alla de personer som hjälpt oss under vårt arbete med denna uppsats och som därmed hjälpt oss att möjliggöra den. I första hand vill vi tacka vår handledare Bertil Vilhelmson som engagerat sig under hela processen och bidragit med tips och råd.

Vi vill samtidigt tacka alla de personer som ställt upp på intervju från Trafikverket, Trafikkontoret i Göteborgs Stad, Terminal G, Göteborgs Buss AB, Veolia Transport Sverige samt Västtrafik. Vi är oerhört tacksamma för att de avsatt tid till att dela med sig av sin kunskap och sina erfarenheter. Utan dessa personer hade inte uppsatsen varit vad den är idag. Dessutom vill vi tacka andra som hjälpt oss under arbetets gång.

Vår förhoppning med detta arbete har hela tiden varit att försöka samla kunskap kring hur kollektivtrafiken skulle kunna främjas i framtiden och vi hoppas att Ni genom att läsa denna uppsats ska bli klokare på samma sätt som vi själva blivit.

Linda & Jörgen

Sammanfattning

Längre resor har blivit nödvändiga för att klara av vardagslivet och bilen upplevs ofta som överlägsen kollektivtrafiken vilket gjort att Sverige idag är ett samhälle präglat av bilism. Detta påverkar miljön negativt och bidrar till en ökad trängsel. Kollektivtrafiken är en viktig del i att motverka dessa problem. Syftet med denna uppsats har mot bakgrund av detta varit att undersöka hur kollektivtrafiken kan främjas för att locka fler resenärer med avseende på ett antal påverkandefaktorer.

Kollektivtrafiken i Sverige är under förändring i och med en ny kollektivtrafik lag som träder i kraft år 2012 då även kommersiell kollektivtrafik kommer att tillåtas. I Göteborg införs dessutom trängselskatter år 2013 och stora satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur kommer att genomföras framöver inom ramen för det Västsvenska paketet. Efter litteraturstudier har fyra viktiga påverkansfaktorer i valet av färdmedel tagits fram - restid, turtäthet, pris och kvalitet.

Intervjuer har genomförts hos tre planerare och tre utförare av kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen. Dessa har fått redogöra för hur de arbetar med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv utifrån de fyra påverkansfaktorerna, samt hur de ser på framtiden. Alla är överens om att turtäthet och restid är faktorer av stor betydelse i valet av färdmedel. Att förbättra dessa är idag svårt att genomföra på grund av framkomlighetsproblem och kapacitetsbrist i Göteborg. Att pris skulle vara en viktig påverkansfaktor håller de flesta dock inte med om. Särskilt inte för nuvarande bilister eftersom dessa redan betalar ett högre pris än de skulle gjort om de åkt kollektivt. Kvalitetsbegreppet är mer omfattande då det innefattar många aspekter men flera aktörer, såväl planerare som utförare, har framhållit att bilen erbjuder mycket högre komfortnivå än kollektivtrafiken gör och att det delvis förklarar varför bilister är så svåra att locka över till kollektivtrafiken.

Det är oklart hur en framtida kommersiell kollektivtrafik kan komma att se ut. I samband med de förändringar som kommer inom de närmsta åren med en ny kollektivtrafiklag och trängselskatten i Göteborg kan de problem som finns idag lösas men samtidigt kan det också ge upphov till nya. Det krävs stor samordning i branschen och en helhetssyn på systemet vilket fordrar en långsiktig planering för att i slutändan locka fler resenärer.

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Problemområde.....	2
1.3 Syfte och frågeställningar.....	3
1.4 Avgränsningar.....	3
1.4.1 Inledning.....	3
1.4.2 Kollektivtrafik.....	3
1.4.3 Geografisk avgränsning	4
1.4.4 Påverkansfaktorer i valet av färdmedel	4
1.4.5 Kollektivtrafikens aktörer	4
1.5 Disposition.....	5
2 Teori.....	8
2.1 Förutsättningar för kollektivtrafik	8
2.2 Faktorer som påverkar efterfrågan på kollektivtrafik	9
2.2.1 Turtäthet.....	10
2.2.2 Restid.....	11
2.2.3 Pris.....	12
2.2.4 Kvalitet.....	15
3 Metod	19
3.1 Inledning.....	19
3.2 Val av inriktning.....	19
3.3 Val av ansats	20
3.4 Val av undersökningsmetod	20
3.5 Datainsamling.....	21
3.5.1 Primärdata.....	21
3.5.2 Sekundärdata	23
3.6 Källkritik.....	23
4 Resultat.....	25
4.1 Inledning.....	25
4.2 Turtäthet.....	25
4.2.1 Trafikverket	25
4.2.2 Göteborgs Buss AB	26

4.2.3 Terminal G	27
4.2.4 Veolia Transport Sverige	27
4.2.5 Trafikkontoret.....	28
4.2.6 Västtrafik	29
4.3 Restid.....	29
4.3.1 Trafikverket	29
4.3.2 Göteborgs Buss AB	30
4.3.3 Terminal G	30
4.3.4 Trafikkontoret.....	31
4.3.5 Västtrafik	32
4.3.6 Veolia Transport Sverige	32
4.4 Pris	33
4.4.1 Trafikverket	33
4.4.2 Göteborgs Buss.....	33
4.4.3 Terminal G	34
4.4.4 Veolia Transport Sverige	34
4.4.5 Trafikkontoret.....	35
4.4.6 Västtrafik	36
4.5 Kvalitet.....	36
4.5.1 Trafikverket	36
4.5.2 Göteborgs Buss AB	38
4.5.3 Terminal G	40
4.5.4 Trafikkontoret.....	41
4.5.5 Västtrafik	41
4.5.6 Veolia Transport Sverige	42
5 Analys	44
6 Diskussion och Slutsats.....	47
6.1 Diskussion.....	47
6.2 Slutsats	48
Källförteckning.....	50
Bilaga	55
Frågemall för intervjupersonerna	55

1 Inledning

1.1 Bakgrund

För att samhället och det vardagliga livet ska fungera har allt längre förflyttningar blivit nödvändiga. Detta resande är en av de faktorer som påverkar växthuseffekten och som även ger upphov till andra negativa effekter på miljön (Södertälje Kommun 2008). Genom ett riksdagsbeslut som fattades angående den svenska transportpolitiken år 1998 fastställdes ett huvudsakligt mål som fortfarande är aktuellt och som innebär att: "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" (Regeringskansliet 2010).

Kollektivtrafiken är en viktig del i strävandet mot detta mål (Naturskyddsföreningen 2009). En otillräcklig kollektivtrafik innebär inte endast negativa följder för miljön utan ger även konsekvenser i ett ekonomiskt och socialt hänseende. Ökad bilism leder till buller, trängselproblem och förorenande utsläpp. Långsiktigt kan detta göra att tillväxten påverkas negativt främst genom att arbetsmarknadsregioner och dess omkrets kan minska som en konsekvens av att en god kollektivtrafik inte kan upprätthållas. Alla dessa faktorer motverkar det huvudsakliga målet med transportpolitiken (Naturskyddsföreningen 2009).

Enligt en rapport som Västtrafik (2002) gjort får kollektivtrafiken inte ses som en enskild fråga utan måste betraktas som en viktig del i hela samhällets funktion. Alla olika delar av samhället hör ihop och knyts samman genom kommunikation där kollektivtrafiken har en stor del i att kunna ge rätt förutsättningar för denna integrering. Vidare menar Västtrafik att en satsning på kollektivtrafiken är att satsa långsiktigt för att kunna dra fördelar inom många områden där lokal och global miljö är ett av syftena.

Kollektivtrafikkommittén har genom Statens Offentliga Utredningar (2003:67) gjort en utredning där de kommit fram till att kollektivtrafikens andel av det totala resandet stagnerat och att en plötslig förändring av detta mönster inte är att vänta. Som en följd av omfattande konkurrens mellan olika operatörer, korta tidsfönster, små marginaler samt hög belastning har operatörerna fått stora ekonomiska problem och tillförlitligheten samt kvaliteten på kollektivtrafiken har därmed påverkats negativt. Vidare framförs det i

utredningen hur detta kan få negativa konsekvenser på lång sikt där höjda biljettpriser och minskat utbud skulle kunna leda till ett minskat kollektivresande. Det är därför av stor vikt att frigöra resurser som kan bidra till att främja utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna sträva mot ett hållbarare samhälle.

1.2 Problemområde

Samtidigt som kollektivtrafikens marknadsandel inte utvecklats så har bilismen ökat och Sverige är idag ett land präglad av en hög andel biltrafik (Transek AB 2006). Sett till utvecklingen i USA där antalet bilar per hushåll överstiger antalet körkortsinnehavare tenderar utvecklingen i Sverige att gå åt samma håll då antalet sedan 1990 har passerat en bil per hushåll (Frändberg, Thulin & Vilhelmsen 2005). Enligt en artikel av Edvardsson, Enquist, Friman & Gärling (2009), samtliga verksamma forskare vid Karlstad Universitet, är bilen överlägsen kollektivtrafiken. Detta då det går snabbt att ta sig fram samtidigt som den upplevs som mer privat och komfortabel samt att det är lättare att ha med sig packning eller bagage. Bilinnehav kan även påverka uppfattningar om social status. De menar också att kollektivtrafiken måste göras mer attraktiv för potentiella resenärer om den ska kunna vara konkurrenskraftig men de poängterar samtidigt att det är en stor utmaning att möjliggöra detta.

Mot denna bakgrund är det viktigt att undersöka hur kollektivtrafiken och dess förutsättningar kan förbättras samt hur olika aktörer bedömer möjligheterna att öka dess attraktivitet.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka och påvisa de förbättringar som kan göras för att främja kollektivtrafiken och locka fler resenärer med avseende på ett antal påverkansfaktorer.

För att nå syftet med uppsatsen har två grundläggande frågeställningar tagits fram:

- Hur kan kollektivtrafiken främjas i ett bilpräglad samhälle?
- Hur bedömer olika aktörer inom kollektivtrafiksystemet möjligheterna att förbättra kollektivtrafiken och hur ser de på tillvägagångssättet?

1.4 Avgränsningar

1.4.1 Inledning

För studien avser vi att avgränsa oss utifrån ett antal punkter. Dock får hänsyn tas till att tidigare forskning inte gjort avgränsningar på samma sätt som vi gjort för denna uppsats. Därmed kommer vårt teoretiska kapitel inte helt att följa samma avgränsning som vår egen studie.

1.4.2 Kollektivtrafik

Med kollektivtrafik kan menas olika former av färdssätt och mellan olika långa avstånd. För studien har vi dock valt att begränsa oss till lokaltrafik för vår egen forskning vilket även inkluderar regional trafik.

I en rapport från SIKÄ (2006:8, sid. 6) definieras lokaltrafik på följande sätt:

”Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län. Ansvaret för sådan trafik ligger på en så kallad länstrafikansvarig, normalt kommuner och landsting.”

Fokus i denna uppsats ligger därmed på vardagliga resor från hemmet till arbetet, från hemmet till skolan och liknande alldagliga resor med hjälp av lokal- och regional trafik. Hänsyn tas därmed inte till långväga flyg-, buss- och tågresor.

De som uppsatsen beaktar som potentiella resenärer med kollektivtrafik är främst bilister och hänsyn tas i detta avseende inte till fotgängare eller cyklister.

1.4.3 Geografisk avgränsning

Vårt teoriavsnitt baseras på kunskap avseende hela Sveriges kollektivtrafik och i viss mån erfarenheter ifrån Danmark och Norge, men vår egen undersökning och våra resultat utgår ifrån Västtrafikområdet. Med Västtrafikområdet avses Västra Götalandsregionen samt Kungälv kommun (Västtrafik 2009). Resultatet kan i viss mån vara applicerbart även på andra håll i Sverige, men utgår ifrån Västtrafikområdet i allmänhet med fokus på Göteborgs kommun. Problematik med folk som reser över gränsen till Västtrafikområdet behöver vi således inte ta någon särskild hänsyn till då tonvikten ligger på transporter och inte resenärerna.

1.4.4 Påverkansfaktorer i valet av färdmedel

Det finns många olika faktorer som påverkar resenärers val av färdmedel såsom ekonomiska och sociala men denna uppsats har vi efter genomförda litteraturstudier valt att basera på följande påverkansfaktorer och det är dessa som undersökningen inriktas mot:

- Restid
- Turtäthet
- Pris
- Kvalitet

1.4.5 Kollektivtrafikens aktörer

Vår undersökning utgår ifrån olika aktörer i kollektivtrafiksystemet och deras kunskap, därmed inhämtas inte primärdata ifrån resenärer. Urvalet av intervjupersoner har gjorts med hänsyn till att få en jämn fördelning mellan planerare och utförare inom kollektivtrafiksystemet.

De olika aktörer som undersökts är:

Trafikverket startades den 1 april 2010 då Vägverket och Banverket samtidigt upphörde att existera. Trafikverket tog då också över viss verksamhet från SIK, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket samarbetar också med Luftfartsverket. Trafikverket har en samlad roll som långsiktig infrastrukturplanerare oavsett transportslag, och beskriver sig själva som en samhällsutvecklare (Trafikverket 2010-03-30, 2011-03-04a, 2011-03-04b).

Trafikkontoret i Göteborg ansvarar för all sorts trafik i Göteborg och förvaltar kommunens vägar och spår. Dessutom är man väghållarmyndighet och banhållare för spårvagnsnätet. Trafikkontoret har som uppgift att utföra de beslut som tas i trafiknämnden samt bereda nämndens ärenden (Trafikkontoret 2011-04-01).

Västtrafik har som uppdrag att ansvara för all kollektivtrafik i hela Västra Götalandsregionen (Västtrafik 2011-03-31).

Göteborgs Buss AB utför samhällsbetalda persontransporter och kör linjetrafik och färdtjänst på uppdrag av Västtrafik och Göteborgs Stad.

Terminal G bedriver busshotell och tillhandahåller olika terminaltjänster så som uppställningsplats, dagligt fordonsunderhåll, tankning med mera. Företaget grundades år 2009 och har som mål att i framtiden vara en fullserviceterminal bemannad med busspersonal dygnet runt (Terminal G 2011).

Veolia Transport Sverige bedriver persontrafik på entreprenad åt bland annat länstrafikbolag och kör i delar av Västra Götalandsregionen bland annat busslinjetrafik på uppdrag av Västtrafik. (Veolia Transport Sverige Transport Sverige 2011-03-03).

1.5 Disposition

Studien har lagts upp på följande sätt:

Inledning

Det inledande kapitlet innefattar bakgrund, problemområde, syfte, frågeställningar samt avgränsningar vi gjort för att genomgående kunna upprätthålla ett tydligt fokus i uppsatsen. Här motiveras valet av undersökningsområde och syftet med uppsatsen.

Teori

I teoriavsnittet redogörs det kort för hur kollektivtrafiksystemet styrs i Sverige i dagsläget samt de förändringar som är på väg att ske inom den närmsta framtiden i avsnittet 'Förutsättningar för kollektivtrafik'. Genom litteraturstudier har vi därefter urskilt fyra stycken påverkansfaktorer som är viktiga delar i arbetet för att locka över fler människor att åka kollektivt i vardagen. Utifrån dessa fyra påverkansfaktorer har sedan ett teoretiskt underlag tagits fram som redogör för den samlade kunskap som finns inom ämnet. Teoriavsnittet ligger sedan till grund för framtagandet av primärdata vilken sedan redogörs för i resultatdelen.

Metod

Här förklaras kort valet av undersökningsmetod samt hur det praktiska tillvägagångssättet varit för att samla in data till det kommande resultatavsnittet. Anledningen till att metodavsnittet följer på teoriavsnittet är för att i första hand få en överblick över kunskapsläget innan utformningen av metoden och insamlandet av primärdata görs.

Resultat

Här redogörs för relevant data som samlats in och som senare ska bearbetas med hänsyn till de fyra påverkansfaktorerna. Resultatet är strukturerat efter påverkansfaktor och intervjuperson. Detta för att man enkelt ska kunna se hur de olika aktörerna svarat samt underlätta förståelsen.

Analys

I detta avsnitt analyseras resultatet utifrån uppsatsens frågeställning. Vidare lyfts områden fram där konsensus respektive meningsskiljaktigheter råder mellan de olika aktörerna i kollektivtrafiksystemet.

Diskussion & slutsats

Uppsatsens avslutande del är en diskussion där olika tankar kring resultatet tas upp. I slutsatsen avrundas uppsatsen och det görs en redogörelse för vad som studien slutligen kommit fram till.

Källförteckning

Alla källor som använts i uppsatsen redovisas här enligt Harvardsystemet för referenshantering.

Bilaga

I bilagan återfinns den intervjumall som använts vid de delvis strukturerade intervjuerna.

2 Teori

2.1 Förutsättningar för kollektivtrafik

Kollektivtrafiken och dess styrning handhas av en länstrafikansvarig som kan vara kommun eller landsting eller båda två. Denna länstrafikansvarige överlåter sedan sina uppgifter till en trafik huvudman. Trafik huvudmannen i sin tur är ofta ett aktiebolag som kontrolleras av den länstrafikansvarige och som gemensamt nämns som länstrafikbolag. Deras uppgift är att planera för hur trafiken ska se ut och fungera samt ha hand om biljettsystemet. Därefter är det ofta privata bolag, men det kan även vara kommunala bolag, som genom upphandling med länstrafikbolaget sköter trafiken (Svensk Kollektivtrafik 2010).

I januari år 2012 kommer en ny kollektivtrafiklag att tas i bruk, 2010:1065. Denna lag kommer att ge ett övergripande regelverk för hur den lokala och regionala kollektivtrafiken ska skötas. En förändring mot hur det ser ut i dagsläget är att regionala kollektivtrafikmyndigheter kommer att ersätta de som tidigare benämns som trafik huvudmän. Dessutom kommer trafiken att förändras genom att olika företag fritt kommer att kunna bedriva kommersiell kollektivtrafik i hela Sverige. Dock måste de informera om hur deras utbud ser ut för att resenärer ska kunna få fortsatt information (Svensk Kollektivtrafik 2010).

Ännu en förändring som särskilt kommer att påverka kollektivtrafiken i Västtrafikområdet är lagen (2004:629) om trängselskatt som från och med den 1 januari 2013 även kommer att gälla Göteborgs kommun, från att tidigare bara ha berört Stockholms kommun, enligt Regeringens proposition 2009/10:189. Efter sedvanlig remissgenomgång har man senare kommit in med vissa ändringar enligt proposition 2010/11:133.

“I propositionen anføres att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse vid Marieholm.” (Regeringen 2011, sid 8).

Totalt är det infrastruktursatsningar på 34 miljarder kronor i Göteborgsområdet fram tills år 2027 som delvis ska finansieras med trängselskatter inom det så kallade Västsvenska paketet. Inom ramen för detta är Västlänken en stor investering som innebär en tågtunnel under centrala Göteborg med nya stationer under jord. Satsningarna inom det Västsvenska paketet ska “bidra till att skapa en större arbetsmarknad och främja sysselsättning och tillväxt. Satsningarna ska också bidra till att bromsa trafikens negativa påverkan på miljön och minska sårbarheten i vägsystemet.” (Trafikverket 2011).

Tidigare erfarenheter från införandet av trängselskatt i Stockholm ligger till grund för utformningen av det kommande trängselskattsystemet i Göteborg, där man i största möjliga mån kommer att använda samma system som redan idag finns i Stockholm.

Trängselskattsystemet och dess tjänster utarbetas av Transportstyrelsen i tätt samarbete med Trafikverket (Transportstyrelsen 2010).

2.2 Faktorer som påverkar efterfrågan på kollektivtrafik

Studien har, som tidigare nämnts, avgränsats till att endast omfatta några faktorer som påverkar resenärers val av färdstätt. Påverkansfaktorerna har bestämts utifrån litteraturstudier där de faktorer som enligt dessa studier är vanligast förekommande är de som i huvudsak fått utgöra grunden för vår fortsatta undersökning.

2.2.1 Turtäthet

Kollektivtrafikkommittén (2003) nämner turtäthet som en viktig påverkandefaktor i valet av färd sätt. De menar vidare att man generellt kan säga att tidsintervallet mellan turer inte borde överstiga 15 minuter om kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen. 10 minuter har uppmätts som det tidsintervall mellan turer där människor börjar bli mer indifferent i valet mellan att åka kollektivt och att istället ta bilen. Detta då man vid ett 10 minuters tidsintervall ger resenären större möjligheter till flexibilitet på samma sätt som bilen gör. Möjligheten att kunna upprätthålla en sådan hög turtäthet är dock främst möjlig i städer (Kollektivtrafikkommittén 2003).

Enligt Johansson (2010) kan turtätheten hos tågtrafiken vara värd mer än restiden om totala restiden inte överstiger 60 minuter. Han menar att det inte alltid är hastigheten som är det viktiga och hur snabbt man i sin tur når sitt mål utan att det primära är att tidsintervallet mellan turerna inte är för stort samt att avgångar sker i enlighet med tidtabell. Det är först när man nått en hög turtäthet som restiden och förbättringar kring denna kan bli mer effektiva. Även RUF, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, (2010) påpekar att restiden ofta är mer central för de långväga resenärerna medan turtätheten istället är mer betydelsefull för de som reser kortväga i form av vardagliga resor. Fler människor som väljer att åka kollektivt kan bidra till ökad turtäthet och därmed förbättra kvaliteten på kollektivtrafiken (Söderköpings kommun 2010).

Bussbranschen (2008) anser att de resurser som finns utnyttjas dåligt och att det därför finns stor förbättringspotential inom kollektivtrafikbranschen. I dagsläget är de bussar som används i lokal- och regionaltrafiken inte i bruk mer än 20 % av dygnets timmar. Det ödslas mycket tid på chaufförer som kör tomma bussar till och från garaget eller som sitter och väntar vid ändhållplatser. Därför menar Bussbranschen att det finns stora möjligheter att öka turtätheten och förbättra tidtabellsupplägget. Detta utan att behöva generera ökade kostnader för entreprenören genom att istället effektivt utnyttja de resurserna som finns av såväl fordon som chaufförer.

2.2.2 Restid

Enligt Frändberg, Vilhelmson & Thulin (2005) vill människor välja det snabbaste färdmedlet om de har flera olika alternativ att välja bland. De vill helt enkelt att resan ska ta så lite tid som möjligt i anspråk. Vidare menar de att tiden ofta är subjektivt upplevd, och att man många gånger kan föredra att sitta i en bil ett par minuter extra om man slipper stå och vänta på ett kollektivfärdmedel motsvarande tid. Väntetider upplevs som längre och tråkigare än motsvarande restid, oavsett vilket färdmedel man väljer. Därför är cykeln en stark konkurrent till bussen i många tätorter.

Även en statlig utredning (Kollektivtrafikkommittén 2003) slår fast att den upplevda restiden är en av de tyngst vägande faktorerna i valet av färdmedel.

Figur 2.2.2.1 - Uppoffring vid olika delar av en kollektivresa

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

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

Källa: Kollektivtrafik med människan i centrum, sid 72.

Tabellen ovan visar hur stor uppoffring de olika reistidskomponenterna upplevs av resenären. Att resa med sittplats ses som normalfallet och därför ges restid med sittplats vikten 1. Som man kan utläsa av tabellen upplevs en minuts försening enligt undersökningen som en 9-19 gånger större uppoffring än en minuts restid med sittplats. Förseningar och väntetid på hållplatsen är alltså det som upplevs som störst uppoffring när man reser kollektivt.

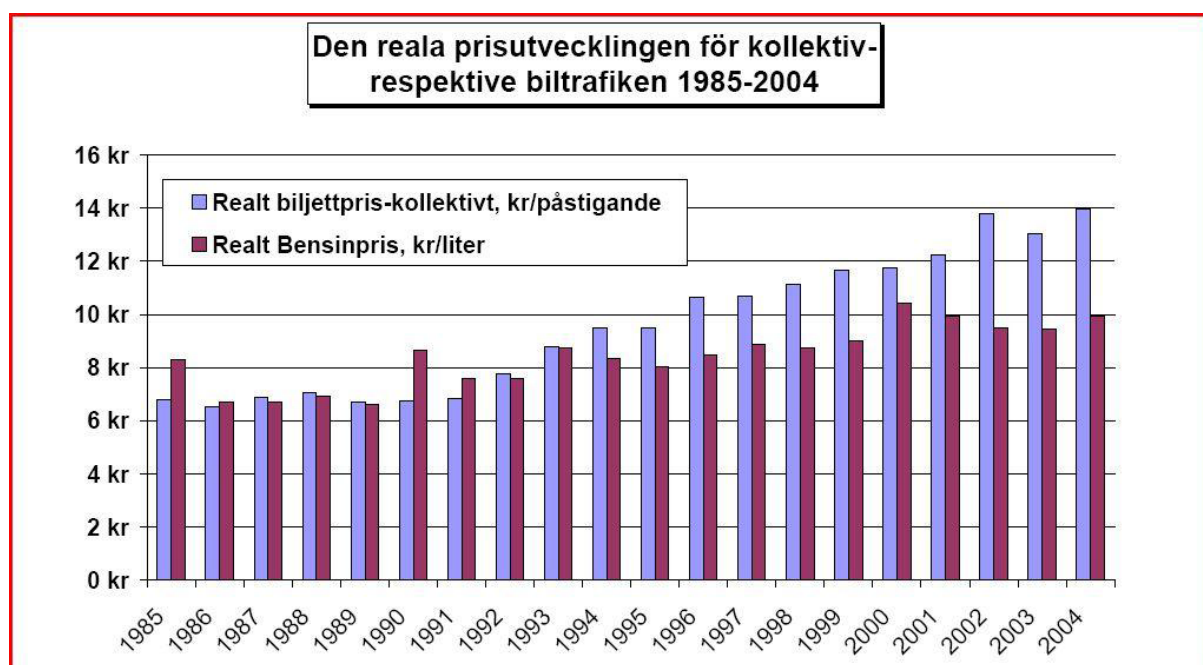
K2020 (2008), som är en målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen år 2020, pekar också på det faktum att det oftast går snabbare att åka bil jämfört med att åka kollektivt på de flesta sträckor. "Trafikkontorets restidskvotsberäkningar visar att pendling under morgontimmen med kollektivtrafik från de flesta förorter in till Göteborgs centrum tar minst 1,5 gånger så lång tid som att köra bil." (K2020, sid 6).

Om man lägger ihop den totala restiden, med tiden det tar att promenera till och från hållplatsen och väntetiden inräknat, ökar restiden med kollektivtrafik till ungefär tre gånger bilens restid i genomsnitt (Stangeby & Norheim 1995).

2.2.3 Pris

Enligt Kollektivtrafikkommittén (2003) har priset en viss roll i valet utav färdstätt och i enlighet med detta påpekar Västtrafik (2002) att priset och dess roll främst har betydelse för människor som i sin vardag kan välja mellan olika sätt att färdas. Här nedan visas en tabell över hur prisnivån inom kollektivtrafiken ökat sett till hur priset på bensin ökat, enligt en rapport utförd av Transek (2006:43, sid 7).

Figur: 2.2.3.1 – Den reala prisutvecklingen för kollektiv- respektive biltrafiken år 1985-2004



Källa: Transek (2006:43, sid 34)

Från att bensinpriset per liter år 1985 översteg det reala biljettpriset per resenär inom kollektivtrafiken har utvecklingen gått mot att biljettpriset nu är högre än bensinpriset per liter. Från år 1994 och framåt har biljettpriset stadigt vuxit i jämförelse med priset per liter bensin. Från år 1985 till år 2004 har priset för att åka kollektivt fördubblats medan priset per liter bensin under samma period ökat knappt två kronor. Jämfört med bensinprisets utveckling har kollektivtrafikens taxa ökat 5,4 ggr.

Vidare menar Transek (2006:43) att något som kan ses som en anledning till varför priserna i statistiken höjts är att reslängden ökat under tidsperioden. Resorna blir allt längre och de tidigare korta resorna som varit billigare har istället fått konkurrens av mer långväga, kostsamma resor. Detta faktum gör att priset per kollektivresa blivit dyrare. Prishöjningen per kilometer för kollektivtrafiken blir för perioden 1994-2004 2,3 % per år. Utvecklingen för bensinpriset blev under samma intervall en höjning med 1,8 % per år. En jämförelse visar på att priset per kilometer för kollektivtrafiken har stigit med 28 % mer om hänsyn samtidigt tas till hur prisstegringen varit för bensinpriset per kilometer (Transek 2006:43).

Stangeby & Norheim (1995) menar att det pris som sätts för resenären ska kunna vara finansiellt hållbart så att trafikhuvudmannen ska kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud samtidigt som det ska syfta till att försöka få fler resenärer. Priset bestäms sedan genom att se till den påverkan priset skulle få på den ena eller den andra faktorn och vilken som därmed är viktigast att prioritera av dessa två. Prisbestämmelsen måste också se till kostnaden för att locka fler resenärer och denna påverkas av om resenären väljer att åka i rusningstid eller under andra tider på dygnet med mindre trafik. Sett till marginalkostnaden är resenärer dyrare i rusningstid än vad de är under lugnare tidsperioder. Om kostnaden för att få fler resenärer att åka är högre än biljettintäkterna blir det ett underskott för entreprenören och detta påverkar priset för resenären. I dag finansieras ungefär hälften av kollektivtrafiken genom biljettintäkterna. Resten av pengarna bidrar ägarna, som är kommun och region, med från skatteintäkter (Svensk Kollektivtrafik 2010). Ett stort problem är enligt Stangeby & Norheim (1995) att fler passagerare ofta leder till sämre ekonomi för entreprenörerna. Detta ger en svår avvägning i valet mellan att locka fler resenärer och de höga kostnaderna som de sedan för med sig. Det pris som sätts är även beroende av den kostnad som bilister upplever sig få betala genom att istället åka bil. Detta menar Stangeby

& Norheim (1995), är en av de faktorer som påverkar valet mellan att åka kollektivt eller att åka bil.

Enligt en undersökning som gjorts av Upplands lokaltrafik (2010) kring deras kollektivtrafikssituation kunde man konstatera att den prishöjning som genomfördes från år 2008 till år 2009 inte fick några dramatiska följder för antalet resande men det konstaterades samtidigt att antalet resenärer som åker mer sällan minskade. De påpekar också att som ett resultat av kraftiga prishöjningar de senaste åren är det inte troligt att biljettpriserna under år 2010 skulle kunna öka i samma takt utan att då få mer tydliga konsekvenser i form av minskat resande.

I en rapport gjord av Trafikverket (2010) skriver de att sedan marknaden delvis avreglerades i form av att en ny yrkestrafiklag upprättades år 1985 sänktes till en början kostnaderna vid upphandlingarna, men sedan 2000-talet har utvecklingen vänt. Bussentreprenörerna har som en effekt av detta fått minskad lönsamhet. En stor anledning till problemet med de ökade kostnaderna och den minskade lönsamheten menar Trafikverket kan bero på att många av de avtal som upprättas idag är bruttoavtal. Med bruttoavtal menas att entreprenören endast får betalt för produktionen men att de intäkter som påverkas av antalet resenärer övergår till trafikhuvudmännen. Entreprenörerna har därför inte haft någon anledning att hålla ett kundfokus (Trafikverket). Som tidigare nämnts kommer en ny lag att träda i kraft i januari år 2012 som kommer att innebära ytterligare konkurrensutsättning av marknaden (Svensk Kollektivtrafik 2010).

I en rapport av VTI (2010) nämns det utöver bruttoavtal även två andra avtal: Nettoavtal och incitamentsavtal. Nettoavtal innebär att entreprenören får hela biljettintäkten och man vill därmed främja deras engagemang i resenärerna. Incitamentsavtalen som ger entreprenören del av, eller hela biljettintäkten, syftar likt nettoavtal till ett ökat ansvar och delaktighet. Enligt en enkätundersökning som genomfördes i samband med denna VTI-rapport drogs utifrån respondenternas svar en slutsats om att netto- och incitamentsavtalen förmodligen kommer att öka. Trafikverket menar att för att få fler att åka kollektivt måste man kunna motivera människor att ändra sitt val av färdssätt. En grundläggande förutsättning är en fungerande kollektivtrafik men sedan

kan priset vara med och påverka valet om resenären upplever sig spara pengar på att ändra färdstället. Att jobba mer med incitamentsavtal är därför ett sätt att göra entreprenören mer villig att arbeta för en bättre kundtillfredsställelse och på så sätt locka fler resenärer.

2.2.4 Kvalitet

Komfort

Enligt (Johansson 1989, sid 1) är god komfort en viktig faktor i färdstältsvalet.

Ordet komfort kan definieras som "bekvämlighet och trivsamt" (Svenska Akademien 1998). Komfort är ett subjektivt begrepp som (Johansson 1989, sid 2) definieras som "En människas upplevda grad av välbefinnande under en resa".

Trivector Traffic (2010) har på uppdrag av Resenärsforum gjort en undersökning som visar att komfort sällan är ett huvudskäl till varför man väljer bort att åka kollektivt. Dock är det en utav faktorerna som sammantaget spelar in i valet av färdmedel och kan vara avgörande för de personer som värderar komfort extra högt. Vidare menar de att vissa är villiga att betala extra för bättre komfort i form av större benutrymme och möjlighet till internetuppkoppling för att kunna utnyttja restiden till att arbeta.

Viktigast för komforten enligt Johansson (1989, sid 48) är sittplatsen och hur denna är utformad. Den får dessutom högre prioritet ju längre resan är. Eftersom att det inte alltid är möjligt att få egen sittplats på grund av kapacitetsbrist är det också viktigt att förbättra komforten för de som står upp med fler stänger och stroppar att hålla i.

Enligt Storstockholms Lokaltrafiks kundundersökningar (2010) har det visat sig att trängseln bidrar till missnöje och en uppfattning om lägre kvalitet bland resenärerna. Trängseln i sin tur påverkas mycket av hur hög kapaciteten är hos fordonen och de trafiksystem som används. Med kapacitet menar SL bland annat hur många som kan få sittplats på ett fordon. Ökad trängsel som en följd av fler resenärer gör alltså att kapaciteten måste bli högre (Kollektivtrafikkommittén 2003).

Komforten påverkas också utav hur vägunderlaget ser ut och i vilken kondition detta befinner sig i. Driften och underhållet av vägar är därför viktigt för att kunna ge resenären en

säker och behaglig resa. Vägarnas tillstånd kan beskrivas och definieras utifrån olika faktorer där hänsyn tas till om vägen är skadad eller på andra sätt behöver underhåll och varje år genomför Trafikverket undersökningar för att mäta vägarnas skick. Detta för att sedan kunna planera framtida underhåll (Trafikverket 2011-02-17).

Service

Med service menas att någon ser till att resenären får det den behöver (Trivector Traffic). Vidare menar man på Trivector Traffic att service inom kollektivtrafiken är "sådana anordningar och tjänster som inte i varje läge behöver erbjudas resenärerna men som trafikföretaget väljer att ge eller sälja" (Trivector Traffic 2010, sid 34). Som exempel på detta nämns bagageservice såsom låsbara boxar för väskor och annat bagage samt eluttag ombord.

Information

Informationsbehovet för kollektivtrafikresenären är stort vid framförallt förseningar och stopp i kollektivtrafiken. Möjligheten att snabbt få ut information väger tungt för hur kollektivtrafikens kvalitet och service upplevs. Bristande informationshantering vid förseningar från operatörens sida gör att kollektivtrafikresenären hamnar i en beroendesituation, då denne utan fullständig information om det uppkomna läget inte kan planera sin resa vidare. Få studier kring innebörden av bristande information är gjorda, men man vet att kollektivtrafikens profil och framtoning till stor del är beroende av en effektiv informationshantering (Trivector Traffic 2010).

Tillgänglighet

Nedan följer ett citat som visar vad som menas med tillgänglighet i kollektivtrafiken.

” Med tillgänglighet med kollektivtrafiken avses möjligheterna att nå olika aktiviteter såsom arbete, utbildning, umgänge med släkt och vänner, service och fritidssysselsättningar.” (Kollektivtrafikkommitén 2003:67)

År 2000 beslutade man i riksdagen att anta regeringens proposition om nationell handlingsplan för handikappolitiken (Prop. 1999/2000:79). Handlingsplanen slog fast att lagstiftningen kring handikappanpassning i samhället skulle skärpas och göra samhället mer tillgängligt för personer med funktionshinder. För kollektivtrafikens del satte man som mål att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig för personer med funktionshinder år 2010 och att lagstiftningen om tillgänglighet till färdmedel inom olika trafikslag skulle ses över och skärpas för att uppnå detta.

“Regeringens bedömning:

- *Tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster.*
- *Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Med detta mål som utgångspunkt skall en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras.*
- *Gällande föreskrifter om tillgänglighet för funktionshindrade till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.”* (Regeringen 2000, sid 48)

Skånetrafikens utvecklingsstrategi (2010) menar att detta anpassningsarbete gynnar alla kollektivtrafikresenärer. *“Att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning innebär att trafiken blir attraktivare för alla resenärer. Det säger Ingemar Bryman som är utvecklingsstrateg på Skånetrafiken.”* (Region Skåne)

I Göteborg antogs en ny trafikförsörjningsplan år 2004 för att anpassa kollektivtrafiken för ökad tillgänglighet för funktionshindrade och genomförs genom projektet KOLLA, Kollektivtrafik för alla. Projektet är ett samarbete mellan Färdtjänsten och Trafikkontoret i Göteborgs Stad samt Västtrafik. Inom ramen för KOLLA har man studerat en grupp färdtjänstresenärer och kartlagt deras attityder till olika färdstätt. Syftet med KOLLA är att

kunna bidra till att öka tillgängligheten för alla resenärer som upplever hinder vid resor med kollektivtrafik. Genom flera olika delprojekt lägger man ihop kollektivtrafikens olika delar till en helhet. Man anpassar hållplatser, gångvägar och fordon, utvecklar informationssystem och inför stödsystem som resträning, förarutbildning och ledsagning.

Enligt en rapport från KTH:s avdelning för trafik och logistik (2010-05-04) är otrygghet en faktor som spelar in vid resandet med kollektivtrafik, men det är svårt att säga i vilken utsträckning eftersom att forskning på området är bristfällig. Man vet dock att kvinnor upplever en större känsla av obehag och ser det som en större uppoffring att promenera till hållplatsen på mörklagda eller slutna utrymmen än vad män gör. I dagsljus är det dock ingen skillnad mellan mäns och kvinnors upplevda uppoffring på motsvarande promenadsträcka.

3 Metod

3.1 Inledning

Metodkapitlet syftar till att klargöra vilken ansats och grund som arbetet baserats på. Utöver det följer motiveringar till tillvägagångssättet samt resonemang kring varför vi valt de metoder och verktyg som vi använt oss av. Att klargöra detta syftar också till att göra det möjligt för framtida undersökningar att replikera studien.

3.2 Val av inriktning

Det finns i huvudsak två grundläggande forskningsinriktningar: positivism och hermeneutik. Positivismen har sin grund i naturvetenskapen där man utgår ifrån ett objektivt synsätt på världen. Syftet är att hitta sanningen och resultatet genererar förklaringar och syftar till att kunna förutspå beteenden (föreläsning Cecilia Solér 2011).

Hermeneutiken tar sitt ursprung i en filosofi om att världen är subjektiv och upplevd (föreläsning Cecilia Solér 2011). Det handlar om att förstå och finna en koppling mellan den fråga som ställs och det sammanhang som frågan knyter an till (Holme, Solvang & Nilsson 1997). Resultaten baseras på tolkningar av materialet och att förstå resultatet i förhållande till den forskningsfråga som ställs (Esaiasson 2007).

Vårt arbete utgår ifrån den hermeneutiska inriktningen då det lämpar sig för vår frågeställning. Genom att göra ett litet urval av nyckelpersoner inom olika områden att intervjua får vi en bättre teoretisk förankring. Resultatet baserar vi utifrån samlad kunskap men risken för subjektiva tolkningar är ofrånkomlig. Dock utgår vi från att dessa personers sakkunskap utifrån delvis objektiva fakta kommer avspeglas i svaren, och därmed anser vi att fördelarna med denna inriktning överväger nackdelarna.

3.3 Val av ansats

För att skapa ny kunskap av vetenskaplig karaktär finns två grundläggande tillvägagångssätt. Holmberg (1987) kallar dessa två för deduktion, som är bevisföringens väg, och induktion som är upptäckstens väg.

Med deduktion vill man förklara enskilda händelser utifrån generella teorier (Andersen 1998).

Induktion är när man drar generella slutsatser utifrån en enskild händelse. Exempel på detta är fallstudier, där man först samlar på sig empiri för att sedan kunna dra generella slutsatser utifrån detta. Denna kunskap ska då även vara applicerbar på fler områden än precis just det man studerat (Andersen 1998).

För denna uppsats finner vi det svårt att välja endast en ansats att strikt hålla oss till, och det finns egentligen ingen anledning till att göra det då det huvudsakliga målet är att göra en så väl underbyggd undersökning som möjligt. Vår uppfattning är dock att vi i huvudsak kommer att ägna oss åt ett induktivt arbetssätt även om vi samtidigt är medvetna om att dessa två ansatser är svåra att särskilja i praktiken, då de enligt Ib Andersen (1998) går in i varandra.

3.4 Val av undersökningsmetod

Metodmässigt kan man genomföra undersökningar med ett antingen kvalitativt eller kvantitativt tillvägagångssätt.

Kvalitativa metoder är inte så formaliserade och hårt strukturerade utan syftar till att få en bättre och mer djuplodande insikt kring området för studien. Det handlar mer om att få en förståelse dels kring det område som studeras men också den kontext som området ryms inom. Kvalitativa metoder ger till skillnad ifrån den kvantitativa inriktningen en starkare koppling till källan.

Kvantitativ metod kännetecknas istället av en tydlig struktur och styrs mer av forskaren. Eftersom att kvantitativa undersökningar ska kunna kodas om till siffror och göra svaren möjliga att analysera krävs en stramare styrning från forskarens sida då denne redan innan

väljer ut möjliga svar. Den kvantitativa metoden distanserar forskaren från observationsobjektet (Holme 1997).

Vår avsikt är att grunda vår uppsats på djupintervjuer med ett fåtal sakkunniga nyckelpersoner. Valet av metod går i linje med den hermeneutiska inriktningen som beskrivits tidigare. Anledningen till att exempelvis enkäter inte använts är att det skulle kräva en alltför omfattande undersökning för att kunna dra generella slutsatser. Risken med att välja den kvantitativa modellen är att vi skulle förlita oss på enkäter där respondenterna inte besitter rätt kunskap för att kunna besvara frågan på ett tillförlitligt sätt och att resultatet därför inte blir trovärdigt. Svaren skulle med denna undersökning även kunna bli subjektiva och spegla resenärernas kundnöjdhet snarare än att påvisa realiserbara förbättringsåtgärder.

Vårt teoriavsnitt behandlar en del kvantitativ data i form av statistik för att tydliggöra hur det ser ut i dagsläget och hur utvecklingen varit. I vårt resultat ansåg vi dock att kvalitativa intervjuer var bäst arbetssätt för att slutligen kunna besvara frågeställningen.

3.5 Datainsamling

Data som samlas in är direkt avgörande för hur resultatet av undersökningen sedan blir. Det finns olika tekniker att använda och beroende av teknik blir resultatet av undersökningen olika. Det finns enligt Andersen (1998) två typer av data – primär och sekundär.

3.5.1 Primärdata

Primärdata är enligt Andersen data som man själv samlar in genom exempelvis intervjuer, enkäter eller liknande för att besvara frågan. För vår undersökning har vi valt att samla in primärdata i form av kvalitativa intervjuer. Anledningen till detta är dels att vi vill underbygga vår teori med sakkunnigas samlade kunskap, dels vill vi kartlägga de faktorer som är betydande i valet av färdssätt utifrån en resenärs synpunkt genom sekundärdata och sedan utgå från detta i resultatavsnittet. I litteratur, avhandlingar samt andra faktakällor framgår det ett antal faktorer som enligt tidigare undersökningar varit viktiga men för att inte göra vår studie alltför omfattande är målet att kunna identifiera några huvudsakliga påverkansfaktorer och sedan analysera vidare med avseende på dessa.

Delvis strukturerad intervju

Som tillvägagångssätt för att samla in primärdata har en delvis strukturerad intervju valts. Detta med anledning av att vi med den kunskap vi redan fått vill få experters sakkunskap samtidigt som intervjun ska präglas av en öppenhet för nya infallsvinklar. Tillvägagångssättet präglas därmed av en frågemall med relativt öppna frågor där frågorna blir beroende av själva intervjupersonen och dennes befattning samt ansvarsområden. Frågemallen för intervjuerna, som återfinns i bilagan, är därmed till hjälp för att täcka in alla faktorer vi vill ha med men också för att ta in ny kunskap. Anledningen till att denna intervjuform valts är då en helt öppen intervju skulle kunna ge en alltför bred och ytlig kunskapsöversikt. Då själva uppsatsen baseras på främjandet av kollektivtrafiken med avseende på ett antal påverkansfaktorer ser vi det som nödvändigt att till viss del styra in intervjupersonen i samma riktning som uppsatsens struktur sedan följer. En standardiserad intervju hade kunnat ge missvisande svar då de intervjupersoner som valts ut representerar olika aktörer och perspektiv inom kollektivtrafik. Att då ställa samma frågor enligt en standardiserad ordningsföljd skulle kunna få konsekvensen att andra viktiga infallsvinklar förbises.

Val av intervjupersoner

För att finna lämpliga intervjupersoner som är engagerade i att främja kollektivtrafiken har vi undersökt deltagarlistor ifrån en tankesmedja som branschorganisationen Svensk kollektivtrafik anordnade den 3 mars 2011 i Göteborg. Intervjupersonerna vars kunskap sedan fått utgöra underlag för vårt resultat har valts ut med hänsyn till vad de har för roll i kollektivtrafiksystemet. Vissa har rollen som planerare, medan andra representerar den utförande delen. Mot bakgrund av detta har urvalet gjorts med hänsyn till att försöka få en jämn fördelning mellan planerare och utförare. Intervjuer har förts med Trafikverket, Trafikkontoret i Göteborg och Västtrafik som alla representerar planerare av kollektivtrafiken. Vidare har intervjuer även gjorts med Göteborgs Buss AB, Terminal G där intervjupersonen hade ett förflutet på Göteborgs Spårvägar samt Veolia Transport Sverige som samtliga står för ett utförandeperspektiv.

På **Trafikverket** intervjuades två personer vid samma tillfälle. Intervjuperson 1 arbetar med stationsmiljöfrågor och fysisk utformning av järnvägsstationer samt transportutveckling. Intervjuperson 2 arbetar med trafiksäkerhet och trafikrelaterade miljöfrågor, sitter med i

analysgruppen för Västsvenska paketet samt arbetar också med stationsmiljöfrågor.

Intervjupersonen på **Trafikkontoret i Göteborgs Stad** är en tjänsteman som arbetar med kollektivtrafik.

På **Västtrafik** intervjuades en person som är ansvarig för trafiken som körs i dagsläget och för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken.

På **Göteborgs Buss AB** intervjuades en chef som dessutom har ett förflutet inom taxiverksamhet.

En person på det nystartade företaget **Terminal G** intervjuades. Intervjupersonen har tidigare erfarenheter av Göteborgs Spårvägars bussverksamhet, GS Buss AB, och är också engagerad inom Västra Sveriges Bussbranschförening.

På **Veolia Transport Sverige** intervjuades en chef ifrån en kommun i Västra Götalandsregionen.

3.5.2 Sekundärdata

Om data är ett resultat av insamling från andra håll som från institutioner, myndigheter, forskare eller andra personer klassificeras den enligt Andersen (1998) som sekundärdata. För att kunna besvara våra frågeställningar om hur man ska kunna främja kollektivtrafiken i ett samhälle präglat av bilism har vi valt att använda oss av intervju som datainsamlingsmetod. För att få klarhet i vilka faktorer som är viktigast vid valet av färdmedel för resenärer har vi valt att genomföra en övergripande litteraturstudie i förhoppning om att kunna urskilja några huvudsakliga faktorer som är med och påverkar beslutsfattandet.

3.6 Källkritik

Det är inte möjligt att kunna säkerställa att informationen som uppsatsen baserats på är helt tillförlitlig, men då sekundärdata främst insamlats från rapporter, branschorganisationer och

statliga utredningar anser vi att de har hög tillförlitlighet. I den del av teoriavsnittet som behandlar pris har statistik använts från en rapport av Transek som i sin tur grundat denna på tillgänglig trafikstatistik från Svenska Lokaltrafikföreningen. Transek AB:s trovärdighet kan ifrågasättas då de är en konsultfirma som specialiserat sig inom transportanalys. Vi anser dock att då statistiken grundats på uppgifter ifrån Svenska Lokaltrafikföreningen samt det faktum att andra verksamma personer inom olika kollektivtrafikorgan fått lämna sina synpunkter stävjar risken att rapporten präglas av olika särintressen från Transek AB:s sida. Mot bakgrund av detta har denna källa valts att ta med då den ger en bra förståelse för kollektivtrafikens prisbildning samt introduktion till pris som påverkandefaktor jämfört med om vi valt att utesluta den.

Naturskyddsföreningen, som vi också refererar till, kan anses vara en organisation som företräder ett särintresse och i skenet av detta faktum har denna källa endast använts vid ett fåtal tillfällen då den inte haft en stor betydelse för uppsatsen.

Trivector Traffic är ett företag som utför forskning och utveckling samtidigt som de verkar för att skapa ett mer hållbart och säkert transportsystem. De anlitas som konsulter av bland annat kommuner och landsting som ett led i deras miljöarbete och som underlag till utredningar. Därmed bedömer vi dem som en tillförlitlig källa.

Primärdata, som kommer från våra intervjuer av olika aktörer, grundas på uttalanden ifrån utvalda intervjupersoner vilket oundvikligen medför en risk för att informationen blir subjektiv och att personen i fråga talar utifrån egna uppfattningar. Samtidigt grundar sig uppsatsen på ett möjligt framtidsscenario och därav spelar det personliga tyckandet ändå en viss roll då ingen kan veta med säkerhet hur framtiden kommer att te sig. Därmed råder en medvetenhet om att den information som fåtts från dessa inte fullt ut är representativ för de företag de arbetar för. Dock anser vi ändå att huvuddelen av det material som intervjuerna gett kan anses vara trovärdigt då många intervjupersoner talat om samma saker och gjort likartade bedömningar. Anledningen till att vi valt att intervjua sju personer ifrån sex olika företag grundar sig på att försöka minska risken för att resultatet ska präglas av någon enskild intervjupersons åsikter.

4 Resultat

4.1 Inledning

Kollektivtrafiken består av många olika aktörer som har sina respektive ansvarsområden och som alla samverkar för att kunna tillhandahålla en fungerande kollektivtrafik. I dagsläget finns det begränsade utsikter för många aktörer att få vara med och påverka då det är trafikhuvudmannen, Västtrafik i Västra Götalands fall, som till stor del utformar hur systemet ska se ut.

Som tidigare nämnts baseras vår undersökning på fyra olika påverkansfaktorer som kartlagts med stöd av annan litteratur och tidigare undersökningar. Hur olika aktörer inom Västtrafikområdet ser på dessa faktorer har varit huvudfokus i vår undersökning. Resultatet som redovisas nedan utgår därmed ifrån hur kollektivtrafiken i framtiden ska främjas utifrån dessa faktorer. Ofta fokuserar aktörerna på situationen i Göteborg.

4.2 Turtäthet

4.2.1 Trafikverket

Det arbetas mycket för att kunna förbättra turtätheten men begränsad kapacitet är ett stort problem. Detta särskilt för järnvägen där en utvidgning av trafiken inte är möjlig även om det är det effektivaste sättet att transportera folk på. Förutom kapaciteten är det även antalet resande som styr hur turerna ska köras. För mindre områden är det inte aktuellt att förändra intervallet mellan turerna då det inte är kostnadseffektivt. Västtrafik arbetar mycket med turtätheten och de försöker att hitta nya lösningar som exempelvis användandet av taxi där ett tillräckligt stort resandeunderlag inte finns. Genom att kunna köra en taxi istället för buss där det inte finns många resande blir systemet mer effektivt och miljövänligt. När kapaciteten inte finns måste man försöka att planera annorlunda. Detta genom att eventuellt göra fordonen längre. Försök görs för att leda om busstrafiken och undvika att ha den i de mest centrala delarna av Göteborg. Man vill kunna leda in trafiken till staden men inte konkurrera med spårvagnarna utan låta bussarna huvudsakligen köra runt om. Västsvenska paketet med bland annat Västlänken kommer att ge ökad kapacitet i framtiden.

Bohusbanan har byggts om och det gav ett ökat resande vilket även är en förhoppning att Västlänken ska kunna generera.

4.2.2 Göteborgs Buss AB

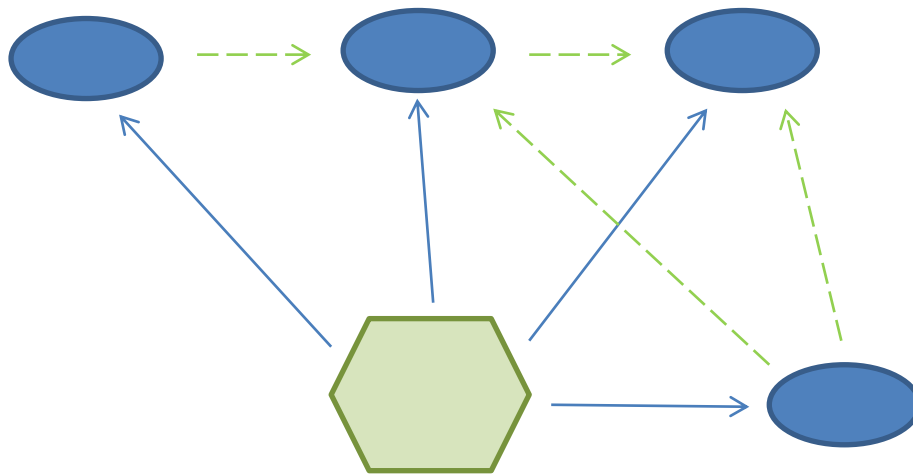
Turtätheten är inte en avgörande faktor i arbetet med att få fler människor att välja kollektiva färdmedel. Istället är det flexibilitet mellan olika transportsätt och färdmedel som är viktigt att verka för. En förändrad marknadsstruktur i och med den kommande avregleringen borde på sikt leda till större frihet för resenärerna. I samband med den nya lagstiftningen kommer vissa områden linjebeläggas medan andra blir anropsstyrda. Människor kommer att kunna ringa och beställa ett fordon och sedan skickas ett fordon ut i form av en taxi vid ett fåtal resenärer och en buss vid många resenärer. Det kommer bli en förändring där det är kundens behov och efterfråga som styr utbudet.

I rusningstid behövs det stora fordon som går utmed vissa linjer men under andra tidpunkter räcker det med en taxi som endast används då det finns ett befintligt behov från en resenär.

I dag har man en centrumkärna eller en centrumnod där trafiken sedan utgår ifrån (Nils Ericson-terminalen). Utifrån centrumnoden går det sedan linjer ut till olika kringliggande noder men i dagläget är det svårare att direkt ta sig mellan dessa mer avlägsna områden. Det krävs ofta att man åker in till centrumnoden för att sedan byta linje och ta sig till en annan nod. Efter den nya lagen kommer det att kunna erbjudas bättre alternativ. Istället för att arbeta inåt mot centrumnoden kommer man arbeta mer mellan dessa mindre noder i form av taxi och ett anropsstyrt system. Detta kommer göra att trängseln minskar då folk inte behöver åka in till centrumnoden för att sedan åka ut till den mindre noden. På så sätt kommer även trängselskatten att uppnå sitt huvudsakliga syfte då alla inte måste ta sig in mot centrum utan kan ta sig direkt mellan mer avlägsna områden.

Figur 4.1.2.1 – Bild som visar förbindelser mellan en centrumnod och kringliggande noder

Centrumnodsystemet



4.2.3 Terminal G

Det är svårt att öka turtätheten då kapaciteten inte finns. På vissa stråk är det möjligt att göra förbättringar men på andra platser har redan den övre gränsen nåtts. Det är inte möjligt att bara höja antalet fordon då det endast leder till ökad trängsel och en mer oregelbunden tidtabell eftersom att punktligheten påverkas av trängseln. Det måste finnas förutsättningar för en tät trafik. "Bara tät trafik i sig gör inget underverk om hela processen inte fungerar".

När den maximala kapaciteten är nådd krävs det att man börjar planera för att hitta andra lösningar som att förlänga fordonen eller lägga om trafiken till ett helt annat fordon. Det har gjorts försök att införa treminuterstrafik på stombusslinje 16 mellan Ekeströgatan och Högsbohöjd, men det innebar ökad trängsel och punktligheten blev därmed lidande. Lösningen på detta problem blev istället att förlänga fordonen för att förbättra kapaciteten.

Det som skapar grunden för en bra trafik är en god planering och ett utnyttjande av resurserna på rätt sätt.

4.2.4 Veolia Transport Sverige

Det är inte upp till varje enskild aktör eller entreprenör att förändra turtätheten utan det avgörs helt av trafikhuvudmannen som i Västra Götalands fall är Västtrafik. Det är de som

sätter upp reglerna och skapar anbuden. Dessa kan sedan inte förändras särskilt mycket utan entreprenören får anpassa sig och sedan arbeta utefter dessa.

Ett stort problem med ökad turtäthet är att det berör många områden och alla dessa påverkas vid en förändring av turtätheten. Det krävs hänsynstagande till många aspekter där det krävs en långsiktig planering av de resurser som finns och som behöver investeras. Ökad turtäthet medför att det kan behövas fler fordon och därmed även plats där dessa ska förvaras, mer personal för drift och underhåll och allt detta medför svårigheter för möjligheten att skapa kortare tidsintervall mellan turerna.

4.2.5 Trafikkontoret

I frågan om att förbättra turtätheten så har den redan ökats både i låg- och högtrafik. Tidigare var det stor skillnad på turtätheten vid rusningstiderna och de tidpunkter på dagen då det var ett färre antal resande. Ända sedan år 2005 har turtätheten förbättrats i och med att tidsspannet för högtrafik successivt utökats.

Till viss del går det att öka turtätheten men vid en viss gräns är det inte längre möjligt utan att vidta andra åtgärder. När en viss nivå nåtts måste det fokuseras på att förbättra framkomligheten och där är lösningen inte endast att sätta in fler fordon. Inför den kommande trängselskatten är tanken istället att förnya och lägga om linjenätet. Man vill försöka att planera för ett nytt system som inte kommer innebära att all trafik utgår ifrån en centrumnod som vid Nils Ericson-terminalen utan att linjerna runtomkring förbättras på samma sätt som det beskrevs vid figur 4.1.2.1. Det är viktigt att "hitta vägarna runt centrum".

Ett problem i dagsläget är att det finns vissa flaskhalsar i Göteborg som vid Brunnsparken där det i första hand inte är bilisterna som konkurrerar ut kollektivtrafiken utan där det är bussarna och spårvagnarna som förhindrar framkomligheten för varandra. Ett mål är att försöka förbättra så mycket som möjligt inför trängselskatten för att kunna erbjuda ett bra alternativ till nuvarande resenärer såväl som till potentiella.

4.2.6 Västtrafik

För busstrafiken finns det möjligheter att kunna öka turtätheten men det kräver samtidigt förändringar i infrastrukturen och dess utformning. Idag är ett hinder att trafiken stoppar upp för den egna trafiken. Bussarna stoppar upp för spårvagnarna och tvärtom. Genom att göra vissa justeringar som att bygga busskörfält kring vallgraven skulle kapaciteten till att öka turtätheten finnas. Tågtrafiken utnyttjar redan all den kapacitet som finns och det är inte möjligt att förändra turtätheten då alla banorna in mot Göteborg redan är fulla i högtrafik. Istället försöker man att köra med längre fordon som ger ökad kapacitet och därmed även genererar högre punktlighet.

För spårvagnstrafiken är det till viss del möjligt att öka turtätheten men kapaciteten är ett problem även för denna trafik och en förbättrad turtäthet kräver fler spår. I dagsläget finns det inte några stora planer på att bygga ut spåren men det finns förberedelser för att eventuellt behöva bygga ut spåren på Hisingen där busslinjerna på vissa ställen är väldigt hårt belastade.

4.3 Restid

4.3.1 Trafikverket

Trafikverket kan ge förutsättningar för trafikhuvudmannen att kunna köra fortare genom att tillhandahålla infrastrukturen i form av det statliga vägnätet och järnvägsnätet. Att bygga ut infrastrukturen kräver oftast stora kapitalinvesteringar och tar lång tid att genomföra.

För ett par år sedan satsade man på att förbättra Bohusbanans signalsystem, vilket gjorde att man numera kan köra fortare med tågen där. Just nu byggs det dubbelspår för tågtrafiken mellan Göteborg och Trollhättan, och därmed kan restiderna med pendeltåget förkortas med cirka 20 minuter på den sträckan vilken även benämns nordlänken.

Busskörfält är också något som man fortsätter att bygga ut och detta arbete sker just nu på 155:an till Torslanda. Detta ger mer kapacitet till kollektivtrafiken som då ges möjligheter att köra snabbare och mer tillförlitligt för att hålla sina tidtabeller. Fokus idag ligger på bättre pendlingsmöjligheter längs med stråken in mot Göteborg. Inne i Göteborg är det däremot trångt för kollektivtrafiken. Partihallslänken, som ska sammankoppla E20 med E45, kommer

att avlasta biltrafiken till viss del och leda om trafiken där. Detta gynnar även busstrafiken i viss mån.

På lite längre sikt kommer Västsvenska paketet att förbättra mycket för kollektivtrafiken i Göteborg.

4.3.2 Göteborgs Buss AB

I framtiden kommer det att finnas en massa olika privata alternativ att välja mellan. Då kanske man kan få betala en lägre avgift direkt till chauffören och få åka direkt dit man vill, under en kortare tid än vad man gör idag. Mellan exempelvis Eriksberg och Nils Ericson-terminalen skulle man kunna betala 10 kr till chauffören och få åka raka sträckan utan några stopp på vägen. Detta bygger dock på att det finns ett resandeunderlag och en efterfrågan för denna typ av tjänst. Säkerligen kommer vi dessutom att få mycket mer anropsstyrd trafik, där man aldrig kör mer än vad kunden har beställt och därmed undviker att köra tomma fordon.

Kollektivtrafikutbudet kommer att bli större, och restiderna kan kortas om inte alla fordon kör via en centrumnod varje gång man ska åka någonstans. Restiderna kortas med ett mer flexibelt kollektivtrafiksystem.

4.3.3 Terminal G

Den kommersiella trafiken kommer locka vissa aktörer att ta kontakt med arbetsplatser och skapa direktlinjer där det finns ett tillräckligt stort resenärsunderlag, exempelvis en IKEA-buss, vilket kortar ner restiden.

Hinder idag för att korta ner restiden är avsaknaden av attraktiva hubbar med bilparkeringar, dagis, butiker etc. Alla vill ha en hållplats utanför sin egen dörr och då blir kollektivtrafiken inte särskilt snabb eftersom att fordonet tvingas göra många uppehåll under färden. När man startade stombusslinje 17, mellan Tuve och Östra Sjukhuset, var tanken att bara stanna på vissa hållplatser för att korta ner restiden, men resenärerna blev irriterade när bussen inte stannade vid den "egna" hållplatsen så man fick ge upp detta system och stanna på alla hållplatser som man tidigare gjort.

4.3.4 Trafikkontoret

Man arbetar med att säkra framkomligheten för den egna infrastrukturen, det vill säga kommunens egna vägar och spår. Det byggs fler busskörfält i Göteborgs innerstad. Man kan även se över hållplatsavstånden. På vissa linjer kan man behöva ta bort några hållplatser för att korta ner restiden, sedan kan någon annan linje stanna på alla hållplatser men går då inte lika fort. Det kommer att bli mer förändringar av linjenätet framöver, där man delar upp linjerna i en hierarkisk ordning från snabb till långsam, eller snarare från utglesade knutpunkter till linjer som stannar mer frekvent.

”Det finns en hierarkisk struktur beskriven i K2020, för att kunna erbjuda snabb och tät trafik när man ska arbetspendla, och då ska man inte behöva stanna hela tiden. Och sen kanske man får göra ett byte på sista biten för att komma rätt.”

De tittar också på vad som kan göras för att korta ner processen vid hållplatserna med av- och påstigning. Man undersöker hur snabbt dörrarna kan öppnas och stängas. På de nyare vagnarna måste man själv öppna dörren genom att trycka på knappen. Man skulle kunna spara några sekunder på varje hållplats om spårvagnsföraren istället öppnar alla dörrar automatiskt på en gång.

Öppen visering har införts på alla bussar i stadstrafiken så att man numera får gå på vid alla dörrarna och inte måste gå på längst fram, precis som när man åker spårvagn och stombuss. Det underlättar också av- och påstigning. På regiontrafiken vill man fortfarande att alla resenärer ska gå ombord längst fram i bussen eftersom att många fortfarande måste köpa biljetter vid sådana resor.

Planer finns redan för vad man ska göra inom det Västsvenska paketet, och vad som ska byggas för pengarna man får in från trängselskatten. Tågtunnel under staden, ny tunnel under Göta Älv, massor med busskörfält och pendelparkeringar etcetera. Inne i staden ska det byggas busskörfält på Husargatan, Allén, Södra vägen och en del andra ställen. Fokus ligger på att man snabbt och pålitligt ska kunna köra buss och spårvagn genom staden utan att fastna i köer. Förbättrad framkomlighet leder också till kortade restider.

4.3.5 Västtrafik

”Ju lägre restidskvoten är, det vill säga tiden det tar att åka med oss jämfört med att åka med bil, ju bättre är det. Det har visat sig att det är en av de allra viktigaste faktorerna och det finns i princip ett linjärt samband mellan det och resandet.”

På bussidan är det busskörfält som det satsas kring och det planeras en kraftig utbyggnad av dessa inom staden samt på inkörsstråken till centrum. Idag finns 36 km busskörfält i Göteborgsområdet som ska bli 91 km till år 2013. Detta för att minska restiden och förbättra punktligheten. Punktligheten är svår att åstadkomma där man kör med annan trafik eftersom att bilköerna aldrig är samma från dag till dag. Det är därför en bra lösning med egna körfält. Man verkar för att hålla bussarna utanför vallgraven i större utsträckning och detta är för att minska kollektivtrafikens trängsel sinsemellan olika fordonsslag.

För tågtrafikens del tar det längre tid att få till stånd en utbyggnad eftersom att det behövs nya banor.

Man kommer att minska restiderna i december år 2012 för Vänersborg-Trollhättan-Göteborg där det byggs två dubbelspår. Då minskar restiden kraftigt och man sätter in en ny pendeltågslinje som man hoppas kunna köra i kvartstrafik mellan Älvängen och Göteborg. Det stora problemet på de andra banorna är att det är maxbelastat, och det tar tid att bygga ut nya banor vilket det inte är Västtrafik som gör. Däremot är de med och påverkar, genom kommunikation med Trafikverket.

Nyss lanserade Västtrafik busslinje 100, som är en dubbeldäckare mellan Göteborg och Borås i tiominuterstrafik. Den kanske inte minskade restiderna men man skapade en pendlingslinje med hög kapacitet och styv tidtabell ungefär som för ett pendeltåg.

4.3.6 Veolia Transport Sverige

När vi pratar om restid menar vi från hållplats till hållplats. Som entreprenör kan man inte göra någonting för att korta ner kollektivtrafikens restider, vi kör bara efter en tidtabell som trafikhuvudmannen har bestämt.

Det fokus vi har kring restiderna är att vi ska angöra starthållplatsen i tid och att vi utmed resans gång inte kör iväg för tidigt från de hållplatser som vi har stopptider på. Sedan uppmanar vi alltid kunder att ladda sitt kort på försäljningsställen i de fall när de kommer mitt i rusningstrafik och vill ladda sitt kort. Givetvis får de ladda sitt kort när de väl kommer och vill ladda det. Men i rusningstrafik bör resenärer i möjligaste mån undvika att ladda då det försenar för alla i hela bussen.

4.4 Pris

4.4.1 Trafikverket

Pris är givetvis en viktig del, men troligtvis skulle många resenärer kunna tänka sig att betala ett högre pris för att samtidigt uppleva en högre tillförlitlighet. När det gäller pris är det viktigare att förändra prisstrukturen i sig så att man som bilist kan välja att åka kollektivt när det passar, utan att man genom köp av månadskort känner att man begränsat sig till att endast åka kollektivt. Idag blir det en tydligare åtskiljning där de som köper månadskort inte väljer att åka bil då detta medför alldeles för höga kostnader samtidigt som bilisterna inte känner att de dessutom har ekonomin till att köpa ett månadskort. Istället för sänkta biljettpriser vore därför en mer flexibel prissättning att föredra där det går att kombinera ett bilåkande med att samtidigt åka kollektivt vissa sträckor. Kollektivtrafiken är redan idag kraftigt subventionerad där konsumenten bara betalar en liten del av vad det faktiskt kostar att bedriva kollektivtrafik. Någon måste stå för finansieringen och genom sänkta priser skulle subventioneringen av trafiken behöva öka vilket skulle få följder som ökade skatter. Detta medför att resenären i slutänden ändå skulle få vara med och stå för finansieringen även om den skulle bli mer indirekt.

Nolltaxa är en intressant tanke, men det är ett för högt pris att betala från statens sida och känns inte som rätt väg att gå för att få fler kollektivtrafikresenärer.

4.4.2 Göteborgs Buss

Vid ett resande med kollektivtrafiken får man vad man betalar för. De som prioriterar ett lågt pris kanske kan tänka sig att göra avsteg på annat som komfort och service för att istället få det lägre priset. Detta medan andra kanske prioriterar annorlunda och anser komforten vara av stor vikt och därmed är villiga att betala ett högre pris. Olika resenärer

har olika preferenser och värderar olika områden på olika sätt. I samband med den nya avregleringen kan fler behov komma att tillgodoses. Då kollektivtrafiken blir mer kommersialiserad kommer det troligen bli så att olika företag försöker att vända sig till olika segment. Något företag kanske satsar mer på att hålla låga priser medan ett annat kan förespråka hög komfort men till ett högre pris. I dagsläget är det snarare så att "ett system som ska passa alla, passar idag inte någon".

4.4.3 Terminal G

Det största problemet med pridfaktorn är att det sätts i relation till annat. Valet av färdmedel för resenärer står ofta mellan att antingen åka bil eller att åka kollektivt. Om en resenär väljer att åka kollektivt och priset för att åka kollektivt är dyrt kan det få följden att resenären utesluter användning av bilen eftersom den inte har råd att nyttja båda. I motsatta fallet om en resenär väljer att använda sin bil kan det göra att denna person inte anser sig även ha råd med att åka kollektivt. Det behöver finnas ett bättre och mer flexibelt system där det är möjligt att välja färd sätt efter vad som passar bäst för varje specifikt ärende. "Om alla skulle låta bilen stå en dag i veckan skulle det inte finnas några köer i Göteborg". Sen är faktiskt bilen mycket dyrare än vad många tror om man räknar in alla kringkostnader och med avseende på detta är priset för att åka kollektivt inte så högt som många kan tro.

4.4.4 Veolia Transport Sverige

Priset för att åka kollektivt sätts ofta i relation till vad priset är för att åka bil och där valet av det ena färd sättet utesluter ett användande av det andra. Dock kan ökad framkomlighet som medverkande kraft få allt större påverkan och minska effekten av priset genom att kunna erbjuda en snabbare resväg som en följd av förbättringar inom kollektivtrafiken, däribland prioriterade bussfiler. Som bussentreprenör är inte priset en fråga som har någon direkt betydelse. Även om trafik huvudmannen skulle bestämma sig för att höja priset eller sänka det är det inte något som entreprenören får ta del av eller påverkas av. Det är trafik huvudmannens ansvar att se till att kollektivtrafiken körs så billigt som möjligt - därav alla upphandlingar. Det är sedan upp till varje entreprenör att utföra det man åtagit sig och klara sig ekonomiskt på det.

4.4.5 Trafikkontoret

I dagsläget råder det ett delat ägarskap för kollektivtrafiken där kommunerna i Västra Götaland äger 50% och där resterande 50% ägs av regionen. Dessa parter är båda med och finansierar Västtrafiks kollektivtrafik. Trafiken finansieras med drygt hälften från biljettintäkter och andra delen är skattesubventionerad där delägarna bidrar med detta kapital.

Efter årsskiftet flyttas dock ägandeskapet över till regionerna. Kommunalskatten kommer därmed att sänkas medan regionerna i stället höjer sin för att kunna fortsätta finansiera kollektivtrafiken. Kommunen kommer i samband med detta att bli en samrådspart som ska vara med i beskrivandet av hur trafiken ska utvecklas men som inte längre kommer att ha en äganderoll.

Priset är en politisk fråga där det är politikerna som bestämmer vad det ska kosta för resenärerna. Genom olika kundundersökningar som genomförs av Västtrafik varje månad visar det sig att priset inte är en av de påverkansfaktorerna med högst prioritet i valet av färdstätt utan att vissa andra påverkansfaktorer är viktigare. Med bakgrund av detta är inte prisfrågan den mest intressanta då det inte är säkert att en prissänkning skulle bidra till ett ökat antal resande.

Priset kan däremot förändras men detta skulle då vara av andra politiska orsaker som att man skulle vilja hjälpa svagare grupper att få åka mer kollektivt. Dock är prissänkningar inte ett effektivt sätt att försöka få över bilisterna.

Införande av nolltaxa skulle kunna ge ett ökat resande men inte i form av bilister som börjar åka kollektivt utan snarare genom att de som tidigare gått eller cyklat istället skulle åka kollektivt. Prissänkningar eller subventioneringar som införts för pensionärer är intressanta då dessa är en mer priskänslig grupp. Genom att de kunnat åka kollektivt gratis har det medfört ett ökat socialt liv där pengarna som Västtrafik gått miste om i förlorandet av biljettintäkter kommit tillbaka genom ökad samhällsnytta eftersom de inte behövt färdas med färdtjänst exempelvis. Skolungdomar och andra grupper som antingen är ekonomiskt svaga eller som i ett tillgänglighetsperspektiv upplever svårigheter är också intressanta i prishänseende men inte den breda massan som befinner sig ute i arbetslivet.

4.4.6 Västtrafik

Priset nämns ofta som en faktor som är med och påverkar människors val av färdmedel. Priset graderas dock lägre än många andra faktorer som snabbhet och pålitlighet. Man får fler resenärer om man utökar systemet på rätt sätt, inte enbart genom att fokusera på priset.

Västtrafik har ansvaret för priserna men prissättningen är ändå en politisk fråga. Givetvis går det att sänka priset men det kostar fortfarande att bedriva trafiken och sänks då priserna får man ett ökat underskott. Detta underskott leder i sin tur till en ökad subventionering i form av skattemedel där alla ändå kommer att få betala de eventuellt höjda skatterna som en konsekvens av prissänkningen. Varje prissänkning kostar pengar och denna kostnad måste täckas. Om det skulle vara aktuellt med prissänkningar skulle de komma ifrån ägarnas håll (kommunen och regionen) och på deras initiativ.

Nolltaxa vore genomförbart men inte önskvärt. Erfarenheten visar på att det finns vissa problem. Dels kostar det pengar och dels ökar de väldigt korta resorna mycket och man drar till sig ett klientel som man inte vill ha. På vissa linjer är det dock möjligt. Skadegörelsen skulle också kunna öka då det generellt inte är bra att det är gratis. Det ger ingen positiv stämpel och ger ingen bra marknadsföring. "Kollektivtrafiken ska vara så bra att man ska kunna betala för den."

4.5 Kvalitet

4.5.1 Trafikverket

Många kollektivtrafikresenärer efterfrågar trygghet. Att ta sig till och från en ödslig station kan kännas obehagligt, särskilt vid sena tider på dygnet. Antingen om man är där ensam eller om där sitter ett gäng, då kan miljön upplevas som hotfull. Därför jobbar man mycket kring trygghet i utformningen av stationer och hållplatser och gångvägar till och från dessa. Man kan ta bort skymmande buskage, lysa upp gångtunnlar bättre och bygga om så att det finns mer än en väg ut från en plattform för att undvika känslan av att vara instängd och trängd. På vissa ställen har man också satt upp övervakningskameror.

Sedan finns problem med skadegörelse och att personer som inte är resenärer vistas på stationerna, vilket kan skrämja bort potentiella resenärer. Därför samarbetar man med kommunen och olika delar inom kommunen, som socialtjänsten till exempel. I Mölndal samarbetar man med brottsförebyggande rådet för att skapa attraktiva stationer. Det är ett långsiktigt arbete, att bara avhysa oönskade gäster löser inga problem.

”Man måste jobba tillsammans i branschen då för annars så löser man bara frågan precis på den lokala platsen, och så löser man inte det stora problemet. Men det är självklart en del som är jätteviktig, att få till kvalitén på stationen och busshållplatser.” (Intervjuperson 1 Trafikverket)

Idag talas det mycket om att försöka locka till sig andra verksamheter, så att man inte har en station där resenären bara sitter och väntar. Man skulle kunna ha lite butiker, bibliotek och annan service runt omkring. Istället för att ha en station som är helt öde under de flesta timmar av dygnet vore det bättre att locka dit andra människor, och inte bara resenärer. Då blir det mer liv och rörelse, och stationen slipper bli ödslig. Dessutom kanske man då kan locka till sig andra människor till stationen, och därmed får fler människor upp ögonen för att prova på att åka kollektivt.

Just nu arbetar olika samhällsaktörer mycket med att öppna upp ruffiga industriområden kring järnväg och motorväg. Man får inte bo hur nära som helst med de buller- och miljöbestämmelser som finns, men en möjlighet kan vara att ha andra verksamheter där. Då är det viktigt att man har ett samhällsplaneringsperspektiv och tillsammans arbetar för att få till bra stationsmiljöer. Detta diskuteras på många håll i Sverige idag.

Tidigare har man haft ett annat fokus. Då placerade man bostadsområden och hållplatser lite avskilt just för att det skulle ligga mer naturskönt. Den negativa aspekten som vi ser med denna placering idag är en ökad risk för överfall, eller åtminstone en förhöjd upplevd känsla av otrygghet. Många väljer idag bort kollektivtrafiken av just dessa skäl. Numera vill man förtäta och få fram mer liv och rörelse runt omkring för att få en mer attraktiv kollektivtrafik.

”Man har en helt annan syn på stationen som en attraktiv plats att vistas på och vara kring, istället för att det bara är en station där man ska vänta på tåget, för att lyfta resenärens upplevelse och känsla av trygghet.” (Intervjuperson 1 Trafikverket)

I Malmö har det arbetats mycket med att ta tillvara på gamla industrifastigheter mitt inne i staden för att skapa nya mötesplatser som tilltalar människor från olika områden som tidigare levde ganska skilt från varandra. Nu finns olika attraktiva målpunkter som gör att man samlas och det blir inte öde områden på samma sätt som tidigare. Istället för en tråkig och nedsliten miljö har man jobbat för att lyfta dessa istället.

Ett annat exempel är i Lidköping, där Västtrafik och Trafikverket byggde om busstationen och flyttade ihop den med järnvägsstationen. Där fanns ett industriområde som hette Sockerbruket en bit bort från staden, ut mot Vänern vid hamnen. Där har man nu skapat ett ungdomens hus och kulturhus och Friskis&Svettis. Numera är det en levande miljö med folk i rörelse istället för att bara vara en vägg där det inte finns en människa efter arbetstid som tidigare var fallet.

Överhuvudtaget har man omvärderat stadsmiljön väldigt mycket. I Stockholm till exempel placerade man tidigare parkeringsplatserna vid bästa vattenläge. Nu tar man bort parkeringsplatser och bygger attraktiva bostadslägen där istället. Parkeringar kan man ha under gatunivån. Det talas också mycket om stadsförnyelse idag och att man vill ge goda förutsättningar för cyklister och fotgängare, skapa levande miljöer eftersom att människor gillar att sitta ute och umgås.

4.5.2 Göteborgs Buss AB

Huvudmännen för kollektivtrafiken, i Västra Götalands fall Västtrafik, handlar upp precis vad man vill ha.

”De talar om på millimetern hur fordonen ska se ut. Det ska vara den här sätestypen, det ska vara så många stolar i den, det ska vara så många stående i den, det ska vara det här färgerna, det ska vara gula markeringar i dem för synskadade, det ska finnas stroppar... Allt det är specat.”

Expressbussarna har en högre komfort. Prispressen är stor, och genom upphandling köper man det som är billigast. Därför ser man helt förbi kvaliteten. Detta har skapat stora problem i branschen. Vissa entreprenörer lägger sig på ett så lågt pris för att vinna upphandlingen att man sedan inte klarar av att leverera.

Det man kan jobba med internt som enskild utförare är att påverka arbetsmiljöfrågor, genomföra fordonskontroller och likande. Som entreprenör får man däremot inte välja att köra helt andra fordon än vad man fått i uppdrag av Västtrafik, för då får man betala vite. I och med den kommande avregleringen kommer vi på sikt att få ett större utbud, som tilltalar olika kundsegment. För en högre kvalitet är många nog beredda att betala mer, snarare än att vi kommer få se en massa lågprisalternativ med undermålig kvalitet.

”Folk köper en iPhone istället för att köpa en liten Ericsson. Man är beredd att betala mer, om man får någonting mer för det.”

I framtiden kommer man antagligen att få se äldre bussar ute i trafik, men som fortfarande är i bra skick. Detta kan exempelvis vara sådana bussar som idag används till skolskjuts. Idag går en buss i beställningstrafik i 7-8 år, sedan blir det skolbuss för att skolbarnen endast åker en kortare sträcka. Dessa kommer bli aktuella för vanlig linjetrafik igen. Utifrån ett ekonomiskt perspektiv har man kortare avskrivningstid, lägre försäkringskostnader med mera. Förmodligen kommer det också att erbjudas trafik med beställningsbussar som är i fint skick med en högre komfortnivå och som ofta används för mer långväga resor. Detta istället för att endast låta dem stå still då det inte råder högsäsong.

Vidare kommer bussarna att vara mer präglade och utformade av det bolag som äger bussen och inte uppifrån utav Västtrafik.

Som enskild entreprenör kan man arbeta med att ha duktiga förare som är serviceminded, informerar resenärerna om vad som sker, kör bra och bränsleekonomiskt. Man kan ge förarna bra arbetsvillkor, eventuellt med mer omväxlande arbete på kontoret och liknande. Som entreprenör kan man även se till att fordonen är rena och fräscha.

4.5.3 Terminal G

Det man idag inte är särskilt bra på är att våga ha ett mer ungt synsätt och bättre kunna anpassa kollektivresan efter olika resenärers önskemål. Givetvis kan inte alla få det som de vill för då skulle det inte längre vara kollektivtrafik. Dock skulle man kunna använda sociala medier i en större utsträckning till att föra en bättre kommunikation och vara mer lyhörd för resenärernas åsikter. Då blir det en interaktion där man känner sig mer sedd och där dialogen blir mer direkt. Idag bestäms bara en linje men det finns egentligen ingen tvåvägskommunikation i planeringen av vart nya linjer ska dras.

Det är lätt att det blir slentrian och att allt sköts enligt tidigare rutiner. Den kvalitet som erbjuds ska inte vara förhandlingsbar. Det måste finnas en viss grundstandard, med trygghet och säkerhet. Sedan kanske faktorerna som styr upplevd kvalitet är olika om man som resenär färdas långa eller kortare sträckor. Eventuellt kan fler ståplatser vara viktiga för kortare resor och många sittplatser på längre resor. Man försöker få kollektivtrafiken att passa alla men det är inte alltid önskvärt eller effektivt. Självklart ska alla kunna färdas kollektivt men alla resenärer kanske inte vill behöva påverkas av att en rullstolsbunden ska ta sig ombord. Det måste finnas olika alternativ för detta och därmed blir det olika pris som en naturlig följd.

Kvalitet blir mer utifrån en enskild resenärs upplevelse. Ingen får ha undermåliga bussar bara för att det blir mest ekonomiskt. Däremot kanske man kan ha en buss utan säten, som bara kör inne i staden, där folk gärna kan stå ett par hållplatser utan att för den delen göra avkall på säkerheten.

Avregleringen och möjligheten att bedriva kommersiell kollektivtrafik gäller främst busstrafik men skulle också vara teoretiskt möjligt för spårvagnstrafik. Ansatsen är bra men det krävs en stor samordning, det kan inte bara ske över en natt.

Det viktiga är i huvudsak att leverera det som resenären förväntar sig och lite till. Detta för att få lojala resenärer som återkommer.

4.5.4 Trafikkontoret

Från Trafikkontoret kan man påtala behov, kanske att det behövs nya spårvagnslinjer.

Man kan påtala för Västtrafik att underhållet på fordonen behöver förändras, så får de i sin tur prata med sina entreprenörer. Västtrafik kan säga till Trafikkontoret att lägga mer pengar på underhållsarbete och att åtgärda tydliga brister.

Göteborgs Stad har flera projekt i samarbete med Västtrafik. Till exempel har man lyckats förbättra kollektivtrafikens störningsinformation och realtidsinformation. Numera kan resenärerna lita på trafikinformationsskyltarna så gott som alltid, vilket inte var fallet när de infördes för ett antal år sedan. Detta har Trafikkontoret tillsammans med Göteborgs Spårvägar och Västtrafik arbetat hårt med i flera år för att det nu ska fungera bra.

Vidare jobbar man med spårvägssäkerhet, att förbättra säkerheten vid hållplatserna och hur utformningen av hållplatserna ser ut. Man har satt upp staket mellan spåren som har räddat många liv.

Göteborgs stad äger marken där hållplatserna finns, men det är Västtrafik som äger kurlerna. Västtrafik ansvarar för det som är ovanför marken. Sedan många år tillbaka har man också ett samarbete mellan staden och JCDecaux, som har avtalat att JCDecaux får ha reklam på hållplatserna i utbyte mot att de bekostar och tillhandahåller hållplatsen. Detta avtal är äldre än vad Västtrafik är, och gäller främst hållplatser i innerstaden.

Sedan arbetar man också med att knyta ihop pendelparkeringar och cykelparkeringar samt bilpooler och cykelpooler i anslutning till kollektivtrafiken för att få hela resan att fungera på ett bra sätt. Vidare verkar man för att kunna erbjuda dessa tjänster med ett enhetligt betalsystem. Än så länge är det mer i planeringsstadiet men man undersöker möjligheterna med att kunna erbjuda fler kringtjänster för att skapa ett mervärde för resenären. Redan idag erbjuds man som kund hos Västtrafik rabatt på medlemskapet hos vissa bilpooler.

4.5.5 Västtrafik

Man jobbar en hel del med kvalitetsfrågan i dagsläget då vintern inte gav någon positiv bild av kvalitetsaspekterna i kollektivtrafiken. Främst är det med busstrafiken i Göteborg och med tågtrafiken som man har haft störst problem. Där arbetar man nu bland annat med att

förbättra störningsinformationen, det har man satt som ett utav sina prioriterade områden. En del saker kan man själva ordna, men man måste också samarbeta med Trafikverket för tågens del eftersom det är dessa som är ansvariga för att få ut informationen där. För busstrafikens del har man haft mycket problem med Veolia Transport Sverige, som kör busstrafiken i västra delen av Göteborg. Där har man nu fått skicka ut en skriftlig varning, med krav på åtgärder som måste åtgärdas inom 30 dagar. Om förbättringar inte sker säger man upp avtalet med entreprenören. Just nu arbetar man på Västtrafik tillsammans med kvalitetsrevisorer för att utvärdera hur trafiken fungerar och om Veolia Transport Sverige vidtagit åtgärder som lett fram till de förbättringar som krävs. Beslut fattas i slutet av maj om uppsägning av Veolia Transport Sverige som entreprenör ska ske eller inte.¹

Annars fokuseras det mycket på år 2013 då trängselskatten införs från och med den 1 januari i Göteborg. I och med det Västsvenska paketet ska kollektivtrafiken och dess infrastruktur förbättras. För Västtrafiks del är det viktigt att se till att kvaliteten höjs tills dess, med informationssystem och kvalitet i själva leveransen av trafiken. Man ser också över betalsystemet just nu. Dels måste tekniken fungera hundra procentigt och då är det vissa buggar i systemet som man ska få bort, bland annat fel med den geografiska avläsningen som varit uppmärksammat i media. Man ser också över själva biljettsystemet i sig och hur sortimentet ska se ut framöver och hur man kan förenkla detta.

4.5.6 Veolia Transport Sverige

Man jobbar mycket med att förarna ska känna sig trygga i sin roll. Man lyssnar alltid av förarna och är lyhörda för vad de säger sig behöva för att klara sitt arbete på ett professionellt sätt.

Från trafikhuvudmannen får man specificerat hur fordonen ska vara utrustade. Dessa beställs i sin tur av Veolia Transport Sverige från en bussleverantör. Det är alltså Västtrafik som avgör och bestämmer vilka fordon man ska ha.

Vad service anbelangar försöker man att vara lyhörd för synpunkter från resenärerna och på så sätt uppmärksamma problem kring bristande service.

¹ Avtalet löper vidare (författarnas anmärkning) enligt en artikel i Göteborgs-Posten (2011-05-26).

Angående säkerhet på bussar så regleras det mesta via lagar och förordningar. Man måste givetvis följa alla bestämmelser utan att tänja på några gränser. Att laga trasiga fordon är en stor säkerhetsfråga och den måste man jobba med kontinuerligt. "Haltar det i verkstaden så haltar resten av organisationen".

All information ut till kund styrs av Västtrafik. När det gäller handikappanpassning är det redan förbestämt av Västtrafik hur fordonen ska vara utformade, hur en rullstol ska få plats samt komma in i bussen och hur den ska förankras. När det gäller hållplatsernas utformning så är de upphöjda och anpassade för att komma i nivå med dörrarna på bussen. Idag har man låggolv och även det är ett led i handikappanpassningen. Detta är också något som Västtrafik har bestämt. Om man som entreprenör upptäcker hållplatser som är olämpliga eller om man inte kan stanna eller vända på ett trafiksäkert sätt kan man påverka och få till en förändring. Timglashållplatserna är ett led i kommunens plan för att minska hastigheten och minska olyckor vid hållplatser, så politiska beslut har också en viss roll.

5 Analys

De faktorer som valts ut som betydelsefulla för kollektivtrafikens framtid genom litteraturstudierna, och som vår undersökning sedan grundats på, har kommenterats av de olika intervjupersonerna. Turtäthet och restid är de två faktorer som alla är överens om har stor betydelse. Dessa framhåller de är särskilt viktiga vid en fokusering på att få över bilister till kollektivtrafiken. Restid och turtäthet verkar tillsammans vara det som är viktigast att arbeta med för att främja kollektivtrafiken och få ett ökat antal resande. Själva restiden är av stor vikt i strävan att få över bilister till kollektiva färdmedel då den ofta sätts i relation till tiden det tar att åka bil samma sträcka. Kvalitet är även det en betydelsefull faktor med alla de underliggande områden som begreppet kvalitet omfattar. Samtliga intervjupersoner framhåller att priset är av underordnad betydelse i valet av färdmedel. De menar att priset är en faktor som resenärer beaktar men inte i lika hög grad som många andra aspekter så som restid och turtäthet. De menar att priset sätts i relation till vad priset för att åka bil är men att många ändå är villiga att betala lite mer för den flexibilitet som bilen erbjuder. Kollektivtrafiken är redan idag ett billigare färdmedel jämfört med att åka bil, såvida man inte samåker.

Det råder delade meningar bland intervjupersonerna om vilka effekter den nya kollektivtrafiklagen kommer att ha på kollektivtrafikens framtida utveckling. De flesta tror inte att den kommer att innebära några stora förändringar jämfört med hur systemet ser ut i dagsläget eftersom kollektivtrafiken idag har en hög subventioneringsgrad vilket innebär att kommersiella aktörer skulle kunna få svårt att bedriva en lönsam verksamhet annat än på vissa linjer eller för vissa kundsegment. Det går dock att urskilja en viss skillnad i attityd mellan planerarna och utförarna där utförarna ändå ser fler möjligheter till förändring och där deras verksamhet kan komma att ändras i samband med att de inte blir lika hårt styrda av planerarna. Införandet av trängselskatter har nämnts som en möjlighet till att göra de förbättringar som krävs för att få ett ökat resande och kunna svara upp mot den ökade efterfråga som branschen förväntas bli en följd av detta.

Det råder en samstämmighet bland både utförare och planerare om att det finns vissa möjligheter att öka turtätheten men att de är relativt begränsade då systemet redan är

väldigt belastat och kapaciteten inte räcker till. På järnvägssidan är det redan fullbelastat och enda lösningen vore att bygga nya spår vilket kräver långsiktig planering och finansiella resurser. För spårvägens del är det möjligt att öka turtätheten till viss del men kapacitetsbristen på spåren gör att en utbyggnad är ett måste om turtätheten ska kunna förbättras så mycket som det skulle behövas. Bussarnas turtäthet kan ökas på vissa linjer men även för detta fordonsslag är kapaciteten ett problem i Göteborg.

På Trafikkontoret arbetar man med att lägga om linjenätet i Göteborg och förbättra framkomligheten inför år 2013 då trängselskatten införs. Detta skulle kunna ge ökad kapacitet och därmed ge möjligheter att förbättra turtätheten. Dessutom skulle en omläggning av linjenätet kunna få positiva effekter på restiden då denna skulle kortas ner som en följd av den bättre framkomligheten.

Från planerarnas sida är man enig om att restiderna kan kortas ner, men då krävs en omarbetning av linjenätet och dess utformning samt placering av hållplatser. De är även eniga om att vissa snabbare linjer och fler knutpunkter måste etableras för att resan ska kortas ner. De som har hand om infrastrukturen kan ge förutsättningar för att förkorta restiden genom att bygga ut och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Utförarna säger sig inte ha några direkta möjligheter att vara med och påverka då de endast följer den tidtabell som Västtrafik ger dem. Det de kan göra är att utbilda sina chaufförer att köra så bra som möjligt och att försöka vara så punktliga som omständigheterna tillåter. Här vilar därför ett stort ansvar på Västtrafik, som har det yttersta ansvaret för kollektivtrafikens linjedragning och utformning av tidtabeller.

Pris är inte så viktigt som man generellt sett tror när människor väljer att åka kollektivt eller ej. Det har givetvis en viss roll men det finns andra faktorer som prioriteras högre. Resenärer skulle snarare vara villiga att betala ett högre pris om de visste att resan gick snabbt och om den var pålitlig. Nolltaxa verkar vara ett drömscenario men är inte något som många vill realisera. Det skulle kosta mycket mer jämfört med vilken effekt det sedan skulle få på antalet resenärer. Nolltaxa skulle inte medföra att fler bilister börjar att åka utan snarare att de som i dagsläget är cyklister och fotgängare skulle börja åka kollektivt.

Komforten är en viktig del för att höja kollektivtrafikens attraktivitet för att locka över potentiella resenärer. Detta eftersom att bilen ofta är mycket mer komfortabel än kollektiva färdmedel. De olika aktörerna lägger olika innebörd och betydelse i begreppet kvalitet. Från planerarnas sida resonerar man om stationers och hållplatsers utformning och tillgänglighet. Störningsinformation och annan realtidsinformation framhåller man också som viktiga delar i arbetet med att höja kollektivtrafikens kvalitet. Utförarna ser till sig själva och hur kvaliteten på deras fordon är samt hur servicenivån på den tjänst de tillhandahåller kan ge mervärde för resenärerna. De flesta lyfter fram att kollektivtrafik är en i hög grad standardiserad tjänst som i stort sett bara är en persontransport från punkt a till b, vilket gör det svårt att individanpassa resan efter alla resenärers olika preferenser i så stor utsträckning som bilen idag gör.

6 Diskussion och Slutsats

6.1 Diskussion

Vår studie har till stor del haft ett framtidsperspektiv där syftet varit att se hur kollektivtrafiken skulle kunna främjas utifrån några påverkansfaktorer men det är omöjligt att utesluta vissa områden och förändringar som görs i dagsläget vilket gör att uppsatsen ändå har en delvis nutida förankring.

Studien är avgränsad till Västra Götalandsregionen med fokus på Göteborgs kommun. Vidare vill vi poängtera att teoriavsnittet omfattar erfarenheter från ett större geografiskt område än vad som är fallet med resultatdelen. Detta beror på att nationella och nordiska rapporter och litteratur använts för att ge en förförståelse för kollektivtrafikens påverkansfaktorer och andra drivkrafter. Vår intervjuundersökning täcker mestadels erfarenheter i Göteborg men också ett vidare område i Västra Götaland. Mot bakgrund av detta är vi medvetna om att resultatet kopplas till mer generella fakta och att kopplingarna därmed dras mellan två inte helt jämförbara områden. Själva resultatet fokuserar på ett främjande av kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen men möjligheten finns dock att resultatet ändå skulle kunna vara applicerbart på andra städer i Sverige. Detta har dock inte undersökts, men skulle kunna vara ett intressant område att eventuellt undersöka i framtida studier.

Det kan diskuteras huruvida de faktorer som vi tagit fram genom litteraturstudier är de som faktiskt är viktigast. Det som i efterhand kan konstateras är att priset för att åka kollektivt är en faktor som många tror är betydande men som i själva verket inte prioriteras särskilt högt av resenärerna själva. De andra faktorerna har dock känts relevanta även efter att ha talat med de olika aktörerna. Kvalitet är den faktor som varit allra svårast att definiera och där intervjupersonerna själva haft väldigt subjektiva uppfattningar om begreppet. Detta har gjort att resultatet präglats av en viss spretighet då intervjupersonerna svarat utifrån sin egna tolkning. Genom att ta upp några underliggande faktorer till begreppet kvalitet har vi dock försökt att tydliggöra vad vi lägger för innebörd i begreppet samt konkretisera det som underlag för uppsatsen.

Huruvida intervjupersonerna är representativa för sina respektive aktörer kan diskuteras. Några intervjupersoner klargjorde också att ett visst mått av tyckande från deras egen sida och personliga åsikter kan ha färgat svaren något. Om intervjuerna genomförts med ett annat urval av personer skulle svaren givetvis kunnat bli lite annorlunda, men huvuddragen och kärnan i det som de sagt borde ändå förbli detsamma.

I samband med den nya lagstiftningen kommer kollektivtrafiken antagligen kunna erbjuda mer skräddarsydda alternativ i form av direktlinjer till större arbetsplatser där resandeunderlaget är tillräckligt. Detta skulle kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet och få över fler bilister till att utnyttja kollektivtrafikssystemet. Samtidigt finns det risk för att mindre seriösa aktörer vill slå sig in på marknaden och bedriva kommersiell kollektivtrafik med sämre underhållna bussar och lägre kvalitet än vad som erbjuds idag. Tidigare erfarenheter från misslyckade avregleringar som exempelvis flygmarknaden med dess många lågprisbolag som numera gått i konkurs kan ses som ett skräckscenario. Detta skulle inte gagna någon då även andra aktörer skulle kunna påverkas negativt av att en enskild aktör ger hela kollektivtrafikbranschen en dålig stämpel.

6.2 Slutsats

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka och påvisa de förbättringar som kan göras för att främja kollektivtrafiken och locka fler resenärer. Detta har visat sig vara ett mer komplext problem än en första anblick vill påskina. Det finns många förbättringar att göra, och många åtgärder har även påbörjats, men stora hinder är bristen på kapacitet inom Göteborg och behovet av kapitalintensiva investeringar.

Vår uppfattning efter att ha talat med olika aktörer inom branschen är att olika faktorer påverkar olika kundsegment. Ett lågt pris för att åka kollektivt lockar främst cyklister och fotgängare men för att locka bilister, som är den grupp vi fokuserat på i vår studie, krävs det större insatser då de redan i dagsläget väljer det dyrare alternativet - bilen.

Bilister vill färdas snabbt och flexibelt vilket innebär en kort restid samt en hög turtäthet då bilister inte vill behöva anpassa sig allt för mycket efter en tidtabell. Dessutom kräver de att

kollektivtrafiken har hög komfort. Bilisterna är därmed en relativt kräsen resandegrupp och det krävs förbättringar på många områden för att kunna locka över dem till kollektivtrafiken. Möjligheten att integrera bilåkande med kollektivresande genom förenklade och mer flexibla prisstrukturer samt fler pendelparkeringar skulle kunna vara en lösning för att få fler bilister att åka kollektivt genom att de erbjuds ett dörr-till-dörr resande.

I samband med en ny kollektivtrafiklag och även införandet av trängselskatter kommer det att bli förändringar för kollektivtrafikbranschen som både kan innebära en lösning på de problem som finns idag men som samtidigt kan ge upphov till nya. Det som slutligen kan konstateras är att det krävs stor samordning mellan olika aktörer i branschen och en helhetssyn på systemet vilket fordrar en långsiktig planering för att i slutänden lyckas locka fler resenärer.

Källförteckning

Andersen, Ib (1998). Den uppenbara verkligheten: val av samhällsvetenskaplig metod. Lund: Studentlitteratur (sid. 150).

Bergquist, Anders. Upplands lokaltrafik (2010). Trafikförsörjningsplan 2010. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.ul.se/Global/PDF/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsplan%202010.pdf> (2011-04-08)

Edvardsson, Bo ; Enquist, Bo ; Friman, Margareta ; Gärling, Tommy (2009). Kollektivtrafiken hotar raseras. (Elektronisk). Sydsvenska Dagbladet, 14 april. Tillgänglig:
http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/kollektivtrafiken-hotar-raseras_2730513.svd#after-ad (2011-03-29)

Elvingson, Per (2005). Bättre kollektivtrafik. Stockholm: Birger Gustafsson AB

FoU i Väst (Augusti 2006). Många reser kollektivt trots att det inte är så lätt! - En dokumentation av de första KOLLA-resenärerna. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.fouivast.com/download/18.55340448112b9e59b8980006633/060801_manga_reser_kollektivt.pdf (2011-05-03)

Frändberg, Lotta ; Thulin, Eva ; Vilhelmson, Bertil (2005). Rörlighetens omvandling, Lund : Studentlitteratur

Holme, Idar Magne ; Solvang, Bernt Krohn ; Nilsson, Björn (1997). Forskningsmetodik: om kvalitativa och kvantitativa metoder. Lund: Studentlitteratur. (sid. 14).
Esaïasson, Peter (2007). Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad. Stockholm: Norstedts Juridik. (sid. 249).

Johansson, Börje. (1989). Komfort i kollektivtrafik. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.

Johansson, Håkan. (2010). Tätt tågtrafik är viktigast. (Elektronisk). Vecturum, . Tillgänglig:
<http://www.vectura.se/sv/Om-Vectura/Vecturum---Var-kundtidning/Artiklar/Tat-tagtrafik-ar-viktigast/> (2011-04-13)

K2020. (2008). 7 incitament för ökat kollektivtrafikresande. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.k2020.se/download/18.4586cab911bbca70e8980003976/7+incitament+för+ökad+kollektivtrafikresande+K2020+aug+08.pdf> (2011-04-07)

KOLLA (2005). Kollektivtrafik för alla. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.kolla.goteborg.se> (2011-05-03)

Kollektivtrafikkommittén. (2003). Kollektivtrafik med människan i centrum: slutbetänkande. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://books.google.se/books?id=EC6TOkevjKMC&pg=PA441&lpg=PA441&dq=problem+med+kollektivtrafikens+utveckling&source=bl&ots=QQF6BA9BKq&sig=r2lZUuE-6wi2wvNiBHa5hKNPZDM&hl=sv&ei=q5KRTdS2DoPXsgatv4nQBg&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBsQ6AEwAA#v=onepage&q=problem%20med%20kollektivtrafiken%20utveckling&f=false (2011-03-29)

KTH Avdelningen för trafik och logistik. (2010-05-04). När resenärerna själva får välja - Sammanställning av attityder, perceptioner och värderingar. Rapport. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.infra.kth.se/tol/fokoll/rapport_resvalia.pdf (2011-04-15)

Naturskyddsföreningen. (2009-03-04). Kollektivtrafik. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.naturskyddsforeningen.se/natur-och-miljo/klimat/transport-och-infrastruktur/battre-kollektivtrafik/> (2011-03-29)

Nyström, Ulf (2011-05-26). Veolia får behålla busstrafiken. (Elektronisk). Göteborgs-Posten. Tillgänglig:
<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.637172-veolia-far-behalla-busstrafiken> (2011-05-26)

Näringsdepartementet. (2003). Kollektivtrafik med människan i centrum. SOU 2003:67, Betänkande från Kollektivtrafikkommittén. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.regeringen.se/content/1/c4/19/00/677cee8d.pdf> (2011-04-08)

Regeringen. (2011-04-28). Prop. 2011/11:133 - Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/16/73/25/2c24e856.pdf> (2011-05-13)

Regeringskansliet. (2010-10-08). Transportpolitiska mål. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/11771> (2011-03-29)

Regeringen (2000-03-16). Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.regeringen.se/content/1/c4/14/78/e9da3800.pdf> (2011-05-03)

Region Skåne (2010-02-22). Tillgänglig kollektivtrafik betyder attraktiv kollektivtrafik. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.skane.se/templates/page.aspx?id=290054> (2011-05-03)

RUFS (2010). Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - Så blir vi Europas mest attraktiva storstadsejendom. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUFS10_hela.pdf (2011-05-24)

SIKA. (2006). Lokal och regional kollektivtrafik 2004. Rapport. SIKA Statistik 2006:8. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/101/ss_2006_8.pdf (2011-04-12)

Stangeby, Ingunn & Bård, Norheim (1995). Fakta om kollektiv transport - Erfaringer og løsninger for byområder. (Första uppl.) Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Statistiska Centralbyrån. (2006). Tjänsteprisindex för kollektivtrafikverksamhet. TPI-rapport nr 20. (Elektronisk) Tillgänglig:

http://www.scb.se/statistik/publikationer/NR9999_2010A01_BR_55_NRFT1002.pdf

(2011-04-07)

Storstockholms Lokaltrafik. (2010). Trafikplan 2020. Rapport. (Elektronisk). Tillgänglig:

http://sl.se/PageFiles/224/Trafikplan_2020.pdf (2011-04-15)

Svensk Kollektivtrafik. (2010). Finansiering av offentlig verksamhet. (Elektronisk) Tillgänglig:

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fakta/Kollektivtrafikens-organisation/Finansiering-av-offentlig-verksamhet/> (2011-05-10)

Svensk Kollektivtrafik. (2010). Allmän Kollektivtrafik. (Elektronisk) Tillgänglig:

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Fakta/Kollektivtrafikens-organisation/Allman-kollektivtrafik/> (2011-05-10)

Svensk Kollektivtrafik. (2010). Nya kollektivtrafiklagen. (Elektronisk) Tillgänglig.

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Fakta/Nya-kollektivtrafiklagen/> (2011-05-10)

Svenska akademien. (1998). Svenska Akademiens ordlista över svenska språket. (Tolfta uppl.) Gjøvik: Norstedts Ordbok.

Svenska Bussbranschens Riksförbund. (2008). Mer kollektivtrafik för pengarna. Rapport. (Elektronisk) Tillgänglig:

http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Blandad/Rapport%20Mer%20kollektivtrafik%20f%C3%B6r%20samma%20pengar.pdf (2011-04-13)

Södertälje Kommun. (2008). Hållbart resande i den för fördjupade översiktsplanen för Järna tätort. (Elektronisk) Tillgänglig:

http://www.sodertalje.se/mainupload/dokument/Stad%20miljö%20o%20boende/Miljö%20hälsa%20o%20natur/Klimat/Det%20här%20gör%20kommunen/Jarnarapport_%20slutversion_komp.pdf (2011-03-29)

Söderköping Kommun.(2010). Pendlarprojektet fas 2.(Elektronisk) Tillgänglig:

<http://www.soderkoping.se/Aktuella-fragor/Pendlare/> (2011-04-13)

Terminal G. (2011). Körklar buss - hela vägen! (Elektronisk). Tillgänglig:

http://www.terminalg.se/Img/Content/foretagspresentation_mars2011.pdf (2011-05-18)

Transek AB. (2006). Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. (2006:43) (Elektronisk). Tillgänglig:

http://www.vinnova.se/upload/dokument/Verksamhet/Transporter/Infrastruktur/Koll_Marknadsanalys%202006-09-27.pdf (2011-03-29)

Trafikkontoret. (2011-04-01). Trafikkontoret - Göteborgs Stad. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN_t0AXA6MQN8ewgBAfJ9NQY6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38_D-dAQwNPYwK6_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBTkPwMQ!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUiySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEI1VTM!/ (2011-05-18)

Trafikverket. (2011-05-10). Västsvenska paketet. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/trangselskattgbg> (2011-05-13)

Trafikverket. (2011-03-04a). Vision & verksamhetsidé. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vision--verksamhetside/> (2011-05-18)

Trafikverket. (2011-03-04b). Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet? (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> (2011-05-18)

Trafikverket (2011-02-17). Drift och underhåll av belagda vägar. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-skoter-vi-vagar1/Drift-och-underhall-av-belagda-vagar-/> (2011-04-15)

Trafikverket. (2010-03-30). Trafikverket. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/> (2011-05-18)

Trafikverket. (2010-03-15) Koll framåt. (Elektronisk) Tillgänglig:
http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Transportera_och_trafikera/Hallbara_resor_och_transporter/kollektivtrafik/Kollektivtrafikens_utveckling-koll_framat/Koll_framat-underlaget/underlagsrapport_ansvar_roller_avtal.pdf (2011-04-07)

Transportstyrelsen. (2010-05-26). Trängselskatt införs i Göteborg 2013. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/Trangselskatt-infors-i-Goteborg-2013> (2011-05-13)

Trivector Traffic. (2010). Nu ger jag upp! - Varför kollektivtrafikresenärer väljer bort kollektivtrafiken. Rapport. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.resenarsforum.se/files/Rapport%20Nu%20ger%20jag%20upp%20version1_0.pdf (2011-04-15)

Veolia Transport Sverige Transport Sverige. (2011-03-03). Veolia Transport Sverige Transport. (Elektronisk). Tillgänglig:
http://www.Veolia Transport Sverige-transport.se/tmpl/ExtensionPage_26703.aspx?epslanguage=ML (2011-05-18)

Västtrafik. (2011-03-31). Om Västtrafik. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik> (2011-05-18)

Västtrafik. (2009). Göteborg +++. (Elektronisk). Tillgänglig:
<http://www.vasttrafik.se/Priser--Produkter/Fardbevis-och-priser/omradesladdningar/Goteborg-2> (2011-05-17)

Västtrafik. (2002). Målbild för kollektivtrafikens infrastruktur 2015. (Elektronisk) Tillgänglig:
http://www.vt-pool.com/download_public.asp?Document_ID=54817 (2011-03-29)

Övriga referenser

Föreläsning Cecilia Solér (2011) om att skriva metodavsnitt

Bilaga

Frågemall för intervjupersonerna

Vad är din befattning?

Vad är ditt ansvarsområde, vilka områden kan du påverka?

Vilka områden kan ni som organisation påverka? Hur gör ni detta idag?

Vilka organisationer samarbetar ni med?

Vilka faktorer känns viktiga för er att arbeta med för att främja kollektivtrafiken?

Turtäthet:

Är det möjligt att öka turtätheten, finns det resurser och kapacitet?

Vad är de största svårigheterna med att öka turtätheten?

Restid:

Vad kan göras för att korta ner kollektivtrafikens restider, vad är det som gör att restiderna inte är kortare i dagsläget?

När ni tänker restid, täcker det in ett dörr till dörr perspektiv eller fokuseras det mer på själva resan?

Vart ligger fokus på att minska restiderna?

Pris:

Vilket ansvar har ni för prissättningen, går det att sänka priserna eller är enda vägen att höja i framtiden? Vad är de hinder som gör att prissänkningar inte är möjliga?

Hur ställer ni er till nolltaxa? Skulle det vara praktiskt genomförbart eller överhuvudtaget önskvärt?

Hur tror ni att prishöjningar kan påverka resandet?

Kvalitet:

Vad görs idag för att höja kollektivtrafikens kvalitet?

Vad kan man tänka sig att göra i framtiden för att förbättra?

- Komfort
- Service
- Säkerhet
- Information
- Tillgänglighet

I en optimal värld där hänsyn inte tas till begränsningar eller redan planerade aktiviteter, vad skulle du vilja göra för att främja kollektivtrafiken?