



# GÖTEBORGS UNIVERSITET

## HANDELSHÖGSKOLAN

Institutionen för ekonomi och samhälle - avdelningen för kulturgeografi  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

# En attraktiv busstrafik

---

Planerares uppfattning om möjligheter och hinder i regional trafik

Kandidatuppsats i kulturgeografi KGG310  
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet  
Institutionen för ekonomi och samhälle, avd. för Kulturgeografi  
Författare: Carin Johansson  
Handledare: Bertil Vilhelmson  
HT 2013

## **Förord**

Denna kandidatuppsats i kulturgeografi är skriven som ett examensarbete på uppdrag av Trafikverket i Eskilstuna. Kandidatuppsatsen skrivs som ett avslutande arbete på det tre åriga Samhällsvetenskapliga Miljövetarprogrammet (SMIL) på Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Först vill jag börja med att rikta ett stort tack till Trafikverket i Eskilstuna och min handledare där, Heléne Bermell som har trott på mig från första stund och hjälpt och stöttat mig i arbetet med denna uppsats.

Jag vill också rikta ett särskilt stort tack till de personer på Kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands Län och Örebro Län, Regionförbundet i Södermanlands Län och Trafikverket som valt att dela med sig av sin tid och sina erfarenheter i de intervjuer som ligger till grund för denna uppsats. Utan er hjälp hade denna studie inte varit möjlig att genomföra.

Dessutom vill jag rikta ett stort tack till min handledare Bertil Vilhelmsson som har stöttat mig genom sin handledning under arbetets gång. Dina erfarenheter och dina goda råd har varit värdefulla för mig under processens gång.

Carin Johansson, Göteborg 2013-09-09

## Sammanfattning

Transportsektorn och vägtrafiken i Sverige stod år 2011 för cirka 30 procent av det totala utsläppet av växthusgaser. Prognoserna säger att persontransporterna i Sverige kommer att öka kraftigt fram till år 2050.

En stor andel av den förväntade trafikökningen kommer utgöras av en ökande andel persontransporter, samtidigt som forskning visar att arbetspendlingen står för en stor andel av det ökade antalet transporter och resor som genomförs. Något som har lett fram till att efterfrågan på bättre transportnät, fler transport- och resmöjligheter från bland annat näringslivet, politiker och befolkningen har ökat.

Parallellt med detta har politikerna i Sverige enats om att de negativa miljöpåverkningarna från transportsystemet och transportsektorn måste minska, samtidigt som kapaciteten och trafiksäkerheten i trafiksystemet bibehålls och för att på längre sikt också förbättras.

Denna studie grundar sig på ett examensarbetsuppdrag för Trafikverket i Eskilstuna. Bakgrunden till studien är den allt mer ökande efterfrågan från politiker och kommuner om att bygga ut tågtrafiken i Örebro och Sörmlands län, alternativt att bygga ut busstrafiken.

Syftet med studien är att undersöka hur samhälls- och trafikplanerare bedömer att buss kan bli ett attraktivare transportmedel, jämfört med tåg, vid långväga pendling. För att belysa studiens syfte har följande frågeställningar formulerats:

- Hur kan buss som kollektivt transportmedel vid långväga pendling stärkas i förhållande till tåg?
- Vad betyder utformningen av samhällets infrastruktur för bussens attraktivitet?
- Hur viktigt är samarbetet mellan Kollektivtrafikmyndigheten, Regionförbundet, Trafikverket och andra parter för att skapa en attraktiv busstrafik?

De respondenter som valts ut att delta i studien arbetar med infrastruktur- och/eller kollektivtrafikfrågor på Kollektivtrafikmyndigheter, Regionförbund och Trafikverket runt om i Sverige. Avsikten med detta var att genom semistrukturerade samtalsintervjuer försöka fånga de tankar, synsätt, upplevelser och den tro som finns på bussen som kollektivt transportmedel vid långväga pendling, hos de planerare som arbetar med frågor som rör kollektivtrafik och infrastruktur inom olika samhällsorgan.

Den insamlade empirin som framkom under de semistrukturerade samtalsintervjuerna sammanställdes, därefter genomfördes en kvalitativ innehållsanalys.

Studiens resultat visar på att det inte går att utnämna ett specifikt kollektivtrafikmedel som är lämpar sig bäst vid långväga pendling, ibland är det tåget och ibland är det bussen som är det mest effektiva och attraktiva alternativet. Detta beror troligen på rummets utformning, platsens fysiska struktur, restider, turtäthet, tillgänglighet till, samt användbarheten av de båda olika kollektivtrafikssystemen som finns med buss och tåg. Ytterligare en viktig aspekt som bör tas i beaktande när det handlar om vad som anses vara ett attraktivt och effektivt transportmedel, är den tilltänkte resenären. Då resenärens tvungna och otvungna behov, ekonomi och sociala situation påverkar valet och upplevelsen av transportmedel vid långväga pendling.

Resultatet visar dock att det går att stärka bussens roll och dess attraktivitet genom en ökad intermodalitet mellan olika typer av transportslag, en förändrad infrastruktur och fordonsutformning. Dessutom visar studien att en god planeringsprocess är central och grundläggande, om det ska kunna vara möjligt att tillhandahålla och utveckla en attraktiv busstrafik som ska kunna konkurrera med andra trafikslag vid långväga pendling.

## Innehållsförteckning

Förord .....	i
Sammanfattning .....	ii
Figurförteckning .....	iv
1. Inledning .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Problemformulering .....	2
1.3 Syfte och frågeställning .....	3
1.4 Avgränsning .....	3
1.5 Fallstudieområdet .....	3
1.6 Begreppsdefinitioner .....	6
1.7 Disposition .....	8
2. Teori och kunskapsöversikt .....	9
2.1 Inledning .....	9
2.2 Tidsgeografi/Aktivitetsansatsen .....	9
2.3 Mobilitet och rörlighet .....	10
2.4 Tillgänglighet .....	11
2.5 Resenärens syn på den kollektiva resan .....	11
2.6 Planeringsprocessen .....	12
3. Metod .....	15
3.1 Inledning .....	15
3.2 Val av forskningsmetod .....	15
3.3 Alternativa metoder .....	15
3.4 Urval av intervjupersoner och undersökningsområde .....	16
3.5 Genomförandet av undersökningen: intervjutema och guide .....	17
3.6 Bearbetning av data och analysmetod .....	18
3.7 Etiska aspekter och överväganden .....	19
3.8 Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet .....	20
4. Resultat .....	22
4.1 Inledning .....	22
4.2 Kollektivtrafikens roll i arbetet för en hållbar regionförstoring .....	22
4.3 Transport-, betal- och informationssystem .....	23
4.4 Trafik- och samhällsplanering .....	27
4.5 Utformning av kollektivtrafikfordon, buss och tåg .....	30

4.6 Bus Rapid Transit, BRT .....	32
5. Analys .....	34
5.1 Inledning .....	34
5.2 Kollektivtrafikens roll i arbetet för en hållbar regionförstoring .....	34
5.3 Transport-, betal- och informationssystem .....	34
5.4 Trafik- och samhällsplanering .....	37
5.5 Utformning av kollektivtrafikfordon, buss och tåg.....	38
5.6 Bus Rapid Transit, BRT .....	39
6. Sammanfattande resultat och slutsatser, samt framtida forskning .....	40
6.1 Inledning.....	40
6.2 Sammanfattande resultat och slutsatser.....	40
6.3 Framtida forskning .....	41
Referenslista.....	43
Skriftliga referenser .....	43
Internet.....	45
Muntliga referenser .....	45
Bilagor .....	46
Bilaga 1 .....	46
Bilaga 2 .....	47
<b>Figurförteckning</b>	
Karta 1) Karta över Södermanlands Län.....	4
Karta 2) Karta över Örebro Län.....	6

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Denna uppsats handlar om behovet av att bygga ut kollektivtrafiken och då särskilt med buss. Detta inte minst på grund utav miljöskäl och de allt mer ökade miljökraven, samt målet om att skapa ett hållbart samhälle och transportsystem.

Miljöarbetet har pågått länge och begreppet ”sustainable development” eller ”hållbar utveckling”, användes för första gången i rapporten ”Vår gemensamma framtid” som presenterades under Rio-konferensen år 1988. ([www.ne.se](http://www.ne.se) sökord: Brundtlandrapporten) Begreppet hållbar utveckling syftade i det fallet till att främja:

*"en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov".*  
([www.ne.se](http://www.ne.se) sökord: hållbar utveckling)

Sedan dess har det varit den allmänna definitionen och innebörden av begreppet hållbar utveckling.

Transportsystemen och transportererna är en viktig och betydande del i arbetet med att bygga ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle. Trots detta släppte den svenska transportsektorn ut 19,6 miljoner ton koldioxid år 2011, vilket motsvarar cirka 30 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige samma år, av dessa utsläpp kom ca 93 procent från vägtrafiken. (Trafikverket, Remissversion 2013-06-04)

Dagens transportsystem och dess trafik ger även upphov till annan negativ påverkan på människan och miljön, så som bland annat skadliga luftföroreningar, buller, vibrationer, barriäreffekter, föroreningar av mark och vatten, intrång i natur- och kulturmiljöer samt påverkan på stads- och landskapsbilden. (Ericsson & Ahlström, 2010) Dessutom skadas och förolyckas många människor i trafiken årligen i Sverige. ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se))

Trots transportsektorn och transportsystemens negativa effekter som kan ses på den globala nivån, såväl som på en nationell, regional och lokal nivå, (Ericsson & Ahlström, 2010) förväntas det ske en kraftig trafikökning i Sverige fram till år 2050. (Trafikverket, Remissversion 2013-06-04)

En stor del av den förväntade trafikökningen kommer utgöras av en ökande andel persontransporter. Forskning visar att arbetspendlingen står för en stor andel av det ökade antalet transporter och resor som genomförs. (Ericsson & Ahlström, 2010) En ökad andel transporter ställer högre krav på transportnätet, vilket har resulterat i en ökad efterfrågan om ett bättre transportnät, fler transport- och resmöjligheter från näringslivet såväl som politiker och befolkningen. (Trafikverket, Remissversion 2013-06-04)

Parallellt med detta har politikerna i Sverige enats om att de negativa miljöpåverkningarna från transportsystemet och transportsektorn måste minska, samtidigt som kapaciteten och trafiksäkerheten i trafiksystemet bibehålls och för att på längre sikt även förbättras. (Ibid.) Enligt Sveriges regering ska människors behov av att resa tillfredsställas genom klimatsmarta, säkra och energieffektiva lösningar som främjar både människors hälsa och miljön. (Proposition 2008/09:93)

För att det ska vara möjligt att utforma ett hållbart transportsystem har regeringen satt upp det övergripande transportpolitiska målet, ett mål som är uppdelat i två delmål, funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar främst om *Tillgänglighet* medan hänsynsmålet handlar om *Säkerhet, miljö och hälsa*. (Ibid.) En av regeringens preciseringar av funktionsmålet lyder:

*”Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.”(Proposition 2008/09:93. P. 18)*

I det övergripande transportpolitiska målet står det också skrivet att:

*”Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”(Proposition 2008/09:93. P. 7)*

I målet framgår det således att regeringen vill att ett effektivt och hållbart transportsystem ska bidra till en hållbar regionförstoring. (Proposition 2008/09:93) Om det övergripande transportpolitiska målet ska uppnås inom utsatt tid måste kollektivtrafiken på väg och järnväg få en allt större och viktigare roll i dagens samhälle, då ett ökat kollektivtrafikresande indirekt skulle kunna leda till att människors bilanvändande minskar.

Om målet med en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar regionförstoring ska uppnås samtidigt som persontransporterna förväntas öka, måste kollektivtrafiken få en allt mer given och självklar roll i samhället.

Arbetet med att planera och utforma Sveriges infrastruktur och transportnät bedrivs på fler olika samhällsliga nivåer, liksom planeringen, utformningen och driften av kollektivtrafik på både väg- och järnvägssidan. I detta arbete är många olika aktörer delaktiga och några av dem är bland annat Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, regionförbund och operatörer. (SIKA, 2007)

På nationell nivå styrs planeringen och uppbyggnaden av infrastrukturen genom lagar och förordningar, men även genom politiska mål, riktlinjer och ekonomiska investeringar. På en regional nivå består arbetet bland annat i att ta fram och upprätta länstransportplaner och utvecklingsprogram, medan arbetet på den kommunala nivån bland annat utgörs av översiktsplanering och detaljplanering. (Ibid.)

En aktuell och vanligt förekommande fråga inom dagens samhälls- och transportplanering, är vilken roll bussen och tåget har i arbetet med att skapa ett hållbart transportsystem. Därför är det relevant att undersöka vilken uppfattning som planerare inom infrastruktur och kollektivtrafik inom olika samhällsliga organ har i denna fråga.

## **1.2 Problemformulering**

Många kommuner och politiker ser idag tågtrafik som den främsta kollektivtrafiklösningen vid långväga pendling. Det finns en stor efterfrågan och många önskemål om att dels starta ny persontrafik på järnväg, alternativt att öppna upp för persontrafik på nedlagda eller lågtrafikerade tågbanor. Många kommuner och politiker har även önskemål om nya tågstopp på redan befintliga järnvägssträckor med persontrafik.

Då järnvägsnätet i Sverige är eftersatt och många sträckor är i stort behov av upprustning, finns det inte alltid medel att avsätta för att tillgodose kommuners och politikers efterfrågade önskemål om en utökad persontrafik på järnväg. I många fall är det mer kostsamt, rent samhällsekonomiskt att bygga ut tågtrafiken än busstrafiken både initialt under utbyggnadsfasen, men också rent driftsmässigt. Därför kan det vara svårt att bygga ut tågtrafiken till den kapacitet som efterfrågas, nu och i framtiden.

För att ändå möjliggöra långväga pendling i glesa arbetsmarknadsregioner skulle ett effektivt bussystem kunna vara ett alternativ till tåg vid långväga pendling. Bussen har dock en relativt låg status i dagens samhälle och människors inställning till långväga pendling med buss är i regel inte lika positiv som till långväga pendling med tåg.

Avsikten med denna studie är därför att få en ökad insikt och kunskap om kollektivtrafiken i stort, men också att få en ökad förståelse för de bakomliggande orsakarna till varför bussen anses ha så låg status som kollektivfärdmedel vid långväga pendling idag. Dessutom är målet också att undersöka om det finns några potentiella förbättringspunkter hos bussen eller inom busstrafiken, som skulle kunna bidra till att öka bussens attraktivitet vid långväga pendling.

### 1.3 Syfte och frågeställning

Syftet med studien är att undersöka hur samhälls- och trafikplanerare bedömer att buss kan bli ett attraktivare transportmedel, jämfört med tåg, vid långväga pendling.

För att belysa studiens syfte har följande frågeställningar formulerats:

- Hur kan buss som kollektivt transportmedel vid långväga pendling stärkas i förhållande till tåg?
- Vad betyder utformningen av samhällets infrastruktur för bussens attraktivitet?
- Hur viktigt är samarbetet mellan Kollektivtrafikmyndigheten, Regionförbundet, Trafikverket och andra parter för att skapa en attraktiv busstrafik?

### 1.4 Avgränsning

Frågorna i denna studie rör långväga pendling för regionala arbets- och studieresor, all annan typ av pendling har därmed valts bort. Definition av långväga pendling återfinns i stycke: 1.6. Vidare undersöks bussens roll i relation till tåg, därför avses inga andra typer av kollektiva färdmedel som kan användas vid långväga pendling, så som exempelvis spårvagn, båt och flyg att behandlas i denna studie.

Frågorna undersöks ur ett samhälls- och trafikplanerarperspektiv, de respondenter som valts ut att delta i studien arbetar med infrastruktur- och/eller kollektivtrafikfrågor på Kollektivtrafikmyndigheter, Regionförbund och Trafikverket runt om i Sverige. Avsikten med detta är att försöka fånga de tankar, synsätt, upplevelser och den tro som finns på bussen som kollektivt transportmedel vid långväga pendling, hos de planerare som arbetar med frågor som rör kollektivtrafik och infrastruktur inom olika samhällsorgan. För mer information om urvalet se: kapitel 3, avsnitt 4.

Detta var inget givet val från början, då det även kunde vara intressant att ta del av exempelvis pendlares, politikers och operatörers syn på buss som kollektivtransportmedel i relation till tåg vid långväga pendling. Men då studiens genomförandetid var begränsad till 10 veckor, resulterade det i att ovannämnda avgränsningar gjordes.

### 1.5 Fallstudieområdet

Denna studie grundar sig på ett examensarbetsuppdrag för Trafikverket i Eskilstuna. Bakgrunden till studien är den allt mer ökande efterfrågan från politiker och kommuner om att bygga ut tågtrafiken i Örebro Län och Sörmlands Län.

Sörmlands Län ligger i östra Svealand och länet består av de nio kommunerna: Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa och Vingåker. Länet har cirka 274 500 invånare i år, år 2013, och dess residensstad är Nyköping, se karta 1.

([www.ne.se](http://www.ne.se) sökord: Södermanlands Län)

I dag är de inomregionala skillnaderna i tillgänglighet, arbetspendling, restider och trafikering med kollektivtrafik i Sörmlands Län stora, vilket leder till att förutsättningarna för den regionala utvecklingen och tillväxten skiljer sig åt mellan länets olika delar.



För att i framtiden kunna öka tillgängligheten i länet och därmed stärka länets regionala utveckling, har Trafikverket region Öst tillsammans med Regionförbundet Sörmland genomfört en åtgärdsvalsstudie under åren 2011 och 2012. (Trafikverket 2013-01-22)  
Studiens syfte var:

*”...att utreda förutsättningar och åtgärder som kan skapa förbättrad tillgänglighet i ett stråk genom Sörmland och Oxelösund via Nyköping och genom hela länet till Eskilstuna och vidare till Västerås...”*  
(Trafikverket 2013-01-22. P.3)

Studien resulterade i två förslag på åtgärds paket som skulle kunna svara upp mot de problem, utmaningar och framtida mål som finns för den regionala tillgängligheten och utvecklingen i länet. Ett förslag rör tåg och ett farslag rör buss.

I Sörmlands -Län finns idag en tågbana mellan Nyköping och Flen som endast används till godstrafik. Trots ett befintligt järnvägsnät visade studien att åtgärds paketet kollektivtrafik på väg, det vill säga buss, skulle ge bäst effekt utifrån de identifierade problem, mål och utmaningar som finns i länet. (Trafikverket 2013-01-22)

Studien visar att förslaget kollektivtrafik på väg skulle ge en restid mellan Nyköping och Eskilstuna på 81 minuter, med expressbuss. Restiden för åtgärds paketet kollektivtrafik på järnväg skulle bli 82 minuter på motsvarande sträcka. Studien visar också att kollektivtrafik på järnväg har många osäkerheter och att nyttan kontra investeringskostnaderna är liten.

Dessutom anses restiden vara en av de mest avgörande faktorerna för att öka kollektivtrafiksresandet och då är restidsvinsterna på järnvägssidan små, jämfört med restiden med kollektivtrafik på väg. (Ibid.)



Karta 1.) Karta över Södermanlands Län

Källa: ne.se – sökord: Södermanlands Län

Örebro Län ligger i södra Svealand och länet består av de tolv kommunerna: Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora och Örebro. Länet har cirka 283 000 invånare i år, år 2013, och dess residensstad är Örebro, se karta 2. ([www.ne.se](http://www.ne.se) sökord: Örebro Län)

Trafikverket och samverkansprojektet MerKoll har genomfört förstudien Örebro – Nora, med syftet att:

*”...utreda förutsättningarna för bättre kollektivtrafik på sträckan Örebro – Nora...”* (Trafikverket, januari 2012. P.7)

Syftet och målet med en bättre kollektivtrafik på sträckan är att öka andelen arbets- och skolresor som sker med kollektivtrafik kraftigt. En slutsats i förstudien är att kortare restider, högre turtäthet och bättre kvalitet på kollektivtrafiken tros kunna leda till ett ökat kollektivtresande på sträckan mellan Örebro och Nora. (Trafikverket, januari 2012)

Studien utgick ifrån två utredningsalternativ, kollektivtrafik på väg och kollektivtrafik på järnväg. Det ena alternativet innebär en upprustning av befintlig museijärnväg mellan Nora och Örebro, med en eventuell fortsatt upprustning mot Hallsberg och Laxå.

Det andra alternativet som ska kunna leda till ett ökat kollektivt rasande är förbättringsåtgärder för kollektivtrafik på väg, det vill säga buss, genom investeringar i vägnätet och en utökad trafik från halvtimmes- till kvartstrafik under dygnets mest högtrafikerade timmar. (Ibid.)

Alternativet kollektivtrafik på väg, alltså buss, förväntas ge en restid på 38 minuter mellan Örebro och Nora, vilket innebär att restiden minskat med mellan 1-2 minuter, medan alternativet kollektivtrafik på järnväg beräknas ge en restid på 20 minuter mellan städerna. Kollektivtrafik på järnväg skulle ge avgångar varje halvtimme under högtrafik och under dygnets övriga tid skulle det handla om en avgång varje timme. (Ibid.)

Förstudien visar att om resenärens mål och startpunkt ligger nära Örebro och Nora station är det kollektivtrafik på järnväg som ger de kortaste restiderna, medan kollektivtrafik på väg endast ger upphov till marginella restidsvinster för resenären. Medan kollektivtrafik på väg, det vill säga buss, kommer kunna ha en tätare turtäthet än vad de eventuella pendeltågen skulle kunna ha. En osäkerhet med alternativet kollektivtrafik på järnväg är om plattform- och järnvägskapaciteten på sträckan kommer räcka till för att klara regelbunden halvtimmestrafik under de mest högtrafikerade timmarna. (Ibid.)

En annan av slutsatserna i förstudien är att båda alternativen för väg och järnväg, skulle leda till positiva effekter för klimatet, dock är skillnaden rent kostnadsmässigt väldigt stora. De exempel på åtgärder som föreslås i förstudien för kollektivtrafik på väg beräknas kosta 1-2 mnkr och motsvarande siffror för kollektivtrafik på järnväg beräknas vara cirka 430 – 730 mnkr.

I studien fastslås det slutligen att alternativet kollektivtrafik på väg är att föredra framför kollektivtrafik på järnväg, även om ett välfungerande pendeltåg mellan Laxå och Nora skulle kunna ge positiva effekter för den regionala utvecklingen i länet. Vidare konstateras det att måluppfyllelsen kan anses lika stor för de båda alternativen, där restiden på järnvägen står mot turtätheten på bussidan. Det anses inte heller finnas några betydande skillnader mellan de båda alternativen ifråga om komfort, eller när det kommer till möjligheten att kunna arbeta ombord under resan. (Trafikverket, januari 2012)

Slutligen fastslås det i studien att de två alternativen inte behöver ställas mot varandra, då båda alternativen kan bli aktuella men med olika tidsperspektiv. Om alternativet kollektivtrafik på väg, det vill säga buss, genomförs på kort sikt kan det medföra att kollektivtrafikresandet ökar, vilket i sin tur kan påskynda behovet av utökad kollektivtrafik på järnväg. (Ibid.)



Karta 2) Karta över Örebro Län  
Källa: ne.se – sökord: ÖrebroLän

## 1.6 Begreppsdefinitioner

**Kollektivtrafik:** I denna studie används följande definition av begreppet kollektivtrafik,

*”Allmän kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd”*(Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), 2010. P.13).

**Anropsstyrd kollektivtrafik:** I denna uppsats syftar begreppet anropsstyrd kollektivtrafik endast till den kollektivtrafik som utförs om en person i förväg har efterfrågat att resa med det kollektiva system som samhället tillhandahåller. Detta begrepp avser därmed inte taxi-, färdtjänst- och sjukresor.

**Dagspendling:** Definieras som regelbundna eller dagliga resor mellan en individs hem och arbetsplats. En dagspendlare är därmed en person som kontinuerligt transporterar sig tillföts, med cykel, bil, kollektivtrafik eller annan typ av fordon mellan hemmet och arbetsplatsen eller skolan. (Witlox, 2010)

Långväga dagspendling: I uppsatsen används den ovannämnda definitionen av pendling och pendlare, dock ligger det huvudsakliga fokuset i studien på långväga dagspendling, vilket i detta fall resor som tar 60 minuter eller mer enkel resväg mellan hemmet och arbetet eller skolan.

Planerare: är de aktörer eller planeringsansvariga som arbetar med att beställa, utreda, utforma och fatta beslut om de planer och program som tas fram för byggnation av i detta fall nya vägar, järnvägar som är en del av samhällets transportnät. ([www.ne.se](http://www.ne.se) sökord: Samhällsplanering)

I denna studie avser planerare de tjänstemän som arbetar på Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten och Regionförbund. Med planerare avses därmed inte politiker, byggherrar eller tjänstemän som arbetar inom andra organisationer eller är verksamma inom samma typ av områden.

Styv tidtabell: En styv tidtabell är en tidtabell för exempelvis en specifik buss eller ett specifikt tåg där avgångarna sker med jämna tidsintervall. Ett exempel på detta skulle kunna vara att buss nummer 65 mellan Nora och Örebro, avgår var tionde minut mellan klockan 08.00 – 22.00. En styv tidtabell kan underlätta för resenären, då bussen alltid går var tionde minut, på så vis behöver resenären inte använda någon tidtabell för att veta när nästa buss avgår.

Stomlinjebuss: Enligt boken Trafiken i den hållbara staden, benämns oftast linjetrafik mellan olika kommuncentra och/eller trafik mellan större orter som stomlinjer. Denna typ av stomlinjer trafikeras med stomlinjebussar. Det är också denna definition av begreppet som åsyftas och används i denna studie. (Hydén, 2010)

Expressbuss: I denna uppsats används följande definition av begreppet expressbuss :

*” Expressbuss är en variant på stomlinje men har färre hållplatser och går inte in i mindre orter. ”(Holmberg, 2008. P.250)*

Bus Rapid Transit (BRT): Trafikverket fastslår i rapporten, Bus Rapid Transit – ett kollektivt färdssätt med framtid, att det ännu inte finns någon allmänt vedertagen definition för Bus Rapid Transit (BRT). Men det talas ofta om en kollektivtrafik med buss som är attraktiv och högt prioriterad i det befintliga transportnätet. BRT omnämns i termer som tänk tunnelbana eller spårsvagn, men kör buss, alternativ som buss på räls. Dock finns det inte någon klar gräns mellan den mer traditionella busstrafiken och BRT. (Trafikverket, 2013:14) I denna uppsats används samma definition av BRT som Trafikverket slutligen använde i sin rapport:

*”BRT (Bus Rapid Transit) är ett transportsystem som erbjuder snabbare resor i städer än vanliga stadsbussar. Detta uppnås genom förbättrad infrastruktur och tekniska hjälpmedel som ger bussen prioritet före övrig trafik. BRT-system tillvaratar många av spårtrafikens fördelar i kombination med busstrafikens väsentligt lägre kostnader.”(Trafikverket 2013:14, P. 7)*

## 1.7 Disposition

I studiens första kapitel presenteras bakgrunden till uppsatsens ämnes- och forskningsområde. I kapitlet ges också en kort presentation av studiens bakomliggande fallstudieområden, samt studiens syfte, frågeställningar och avgränsningar. Därefter följer ett avsnitt med definitioner av centrala begrepp. Slutligen avslutas kapitlet med ett dispositionsavsnitt över studiens upplägg och innehåll.

Kapitel två inleds med en introduktion av teorier och tidigare forskning inom studiens huvudområden, detta avsnitt följs av en kortare problematisering och diskussion kring viktiga begrepp som bland annat rörlighet, mobilitet och tillgänglighet. Kapitlet avslutas med en redogörelse av delar av den tidigare forskningen kring planeringsprocessen och människans resvanor samt färdsväl.

I metodkapitlet, kapitel tre, presenteras studiens valda forskningsmetod, urvalet av intervjupersoner, tillvägagångssätt vid utformning av intervjuguide samt genomförande av intervjuer. I nästföljande avsnitt beskrivs de etiska aspekter som präglat studiens genomförande. I kapitel tre behandlas också de metoder som använts vid sammanställningen, presentationen och analysen av det insamlade intervjumaterialet. Kapitel tre avslutas med en diskussion om studiens tillförlitlighet och generaliserbarhet.

I det fjärde kapitlet, resultatkapitlet, presenteras studiens empiriska material som framkommit ur det insamlade intervjumaterialet.

I det femte kapitlet analyseras den insamlade empirin som redovisas i kapitel fyra. Empirin kopplas samman med de teorier och den tidigare forskning som redovisas i kapitel två. För att förenkla för läsaren följer analyskapitlet samma struktur som kapitel fyra.

I det sjätte och avslutande kapitlet ges en kortfattad redovisning av de viktigaste slutsatserna som framkommit under studiens genomförande. Kapitlet avslutas med egna reflektioner kring resultatet och uppsatsens bidrag till forskningen och de som arbetar med samhälls- och trafikplaneringsfrågor.

Kapitlet avslutas med ett avsnitt om tankar och idéer kring framtida forskningsområden med koppling till studiens ämne.

## 2. Teori och kunskapsöversikt

### 2.1 Inledning

Detta kapitel kan ses som en kunskapsöversikt. Här presenteras i korthet för studien relevanta teorier, begrepp och tidigare forskningsområde. Inledningsvis ges en kort presentation av studiens teoretiska bakgrund.

Därefter följer en presentation av begrepp som tillgänglighet, rörlighet och mobilitet, där en kortare diskussion förs kring komplexiteten i dessa begrepp, samt användandet och innebörden av begreppen i denna uppsats.

Samtliga teorier och begrepp som presenteras i detta kapitel är relevanta för att förstå planerarens syn på/tankar om buss som kollektivt transportmedel i förhållande till tåg.

### 2.2 Tidsgeografi/Aktivitetsansatsen

Torsten Hägerstrands tidsgeografi är en betydande gren inom den kulturgeografiska forskningen. Tidsgeografien har använts och används för att analysera exempelvis transportmönster och människans vardagliga liv och rörelsemönster i tid och rum. Dagens trafik- och samhällsplanerare arbetar i stor utsträckning med frågor som rör den fysiska utformningen av rummet när de planerar samhällets framtida infrastruktur och kollektivtrafik. Många planerare arbetar också med utformningen och planeringen av en attraktiv kollektivtrafik på både väg- och järnvägssidan, i detta arbete är tiden en central och viktig fråga för att kunna locka fler människor att resa kollektivt i framtiden.

Fokus inom tidsgeografien ligger på individens resursutnyttjande för genomförandet av aktiviteter som är mer eller mindre självvalda. (Hägerstrand, 1970) Tidsgeografien utgår från att människans handlingar begränsas genom olika restriktioner. Kapacitetsrestriktionen sätter gränser för individen och dens handlande, då behov som mat och sömn gör att människans handlingar begränsas. Den andra restriktionen är kopplingsrestriktionen, hit räknas de restriktioner som uppstår eller skapas som en konsekvens av att vissa samhälleliga verksamheter eller funktioner kräver att resurser ansamlas i samma rum vid samma tidpunkt. Den tredje och sista restriktionen är styrningsrestriktionen som begränsar individens rörlighet och möjlighet att delta i aktiviteter på grund av ekonomiska, sociala och regelmässiga hinder. (Gren & Hallin, 2003)

Genom att utgå ifrån tidsgeografins restriktioner menade Hägerstrand att det går att analysera individers möjlighet och begränsningar till aktiviteter och förflyttningar i rum och tid. Dock är det viktigt att se individens resor och val av transportmedel i ett vidare sammanhang än endast utifrån tidsgeografins tre restriktioner. Människor har en egen vilja och oftast finns det något skäl eller en bakomliggande avsikt till varje mänsklig handling. (Ibid.)

Aktivitetsansatsen är en ansats som har uppkommit ur bland annat tidsgeografien och socialpsykologin, ansatsen används inom dagens transportforskning för att försöka förstå människors aktiviteter, handlingar och förflyttningar i tid och rum. (Gottfridsson, 2007)

Aktivitetsansatsen menar att ålder, kön, hälsa, inkomst och utbildning är några av de faktorer som gör oss människor till olika individer. Detta resulterar i att alla människor har olika behov, önskemål, värderingar och attityder som påverkar den individuella rörlighetens uppkomst och mönster. (Frändberg, Thulin & Vilhelmsson, 2005)

Det finns andra faktorer som också påverkar människors rörlighet och rörelsemönster, dessa är kopplade till den omgivning som den enskilde individen lever i. Det kan handla om en individs sociala sammanhang och dess livssituation, men det kan även handla om den enskilde individens familjebild och/eller arbetssituation.

Andra faktorer som räknas till omgivningen och som påverkar människans rörlighet är det nätverk av transporter och kommunikationer som individen har tillgång till. Dessutom räknas lokaliseringen av bland annat bostäder, arbetsplatser, förskolor och skolor också hit. Lokaliseringen av denna typ av faciliteter i samhället skapar specifika lokaliseringsmönster, dessa mönster är utmärkande för varje unik tid, plats och rum.

För att kunna förstå hur rörlighetens relationer uppstår och skapas, är det enligt aktivitetsteorin också viktigt att förstå vilken typ av aktivitet som individen ska utföra. Är aktiviteten nödvändig, självvald eller tvungen, måste den utföras på en specifik plats, vid en specifik tidpunkt och hur lång tid tar aktiviteten att utföra. (Ibid.)

Aktivitetsansatsen har inte någon entydig eller klar teoretisk utgångspunkt. Trots detta lämpar den sig väl att användas inom studier om transporter, trafik och människors resvanor, då ansatsen visar på att det är många och olika faktorer som spelar in och påverkar människans aktiviteter och resor i tid och rum. (Gottfridsson, 2007)

### 2.3 Mobilitet och rörlighet

Mobilitet är ett central begrepp som är nödvändigt att ha kunskap om, för att kunna få en ökad förståelse för hur den rumsliga utformningen och människors användande av kollektivtrafiken och transportsystemet hör samman.

Människors mobilitet och fysiska rörlighet är starkt förknippad med den fysiska utformningen av rummet, samt dess egna resurser. Ett samhälle som breder ut sig över stora arealer, kräver att människor blir mer mobila och rörliga.

Människors mobilitet ökar med hjälp av bilar, bussar, tåg, flyg och andra fordon, men också med hjälp av informations och kommunikationstekniken (IKT). En hög rörlighet kan i många fall likställas med höga hastigheter och ett högt energianvändande, varför människans rörlighet kan ses som en starkt bidragande orsak till att utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. Därför är det intressant att undersöka människors rörlighet i relation till regionförstoring och hållbara transporter, eftersom att ett hållbart transportsystem är en av grundpelarna för en hållbar mobilitet. (Frändberg & Vilhelmsson, 2010)

Begreppet rörlighet eller mobilitet kan definieras på många olika sätt. I denna studie menas med rörlighet och mobilitet de samhälleliga flöden som finns av exempelvis trafik, information och människor. Flöden som möjliggörs genom de kommunikationer och transporter som sammanflätats i olika typer av nätverk. (Frändberg, Et. al, 2005)

Geografisk rörlighet handlar om att överbrygga rumsliga avstånd, därför är den geografiska rörligheten tätt sammanlänkad med något som inom kulturgeografin kallas fysisk rörlighet. Fysisk rörlighet kan beskrivas som när en individ byter plats i det geografiska rummet, exempelvis genom att arbetspendla mellan bostaden och arbetet. Således handlar den fysiska rörligheten om individens möjlighet att förflytta sig i det geografiska rummet. Förflyttningar som sker exempelvis till fots, med cykel, bil eller kollektivtrafik. (Ibid.)

Det går att studera rörlighet och geografisk rörlighet utifrån flera olika utgångspunkter, det går att studera utvecklingen av olika transportmedel och kommunikationsmedel i samhället, så som bilismens eller telekommunikationens uppkomst och utveckling. Samtidigt som det också är möjligt att studera geografisk rörlighet genom de transportsystem och den infrastruktur som rörligheten är bunden till. (Frändberg, Et. al, 2005)

Människans rörlighet och den sociala och rumsliga utformningen av samhället är två komplexa fenomen som är starkt sammanlänkade med varandra. Den rumsliga fördelningen av varor, tjänster och aktiviteter gör att människor idag rör sig längre och oftare än för bara 50 år sedan. (Vilhelmsson, 2007)

Denna samhälleliga förändring kan ses som inläsningsmekanismer där samhällsstrukturen ställer krav på en ökad rörlighet hos individen. Dessa kan alltså liknas vid outtalade krav och förväntningar som är inbäddade i samhällets fysiska, sociala och kulturella struktur, och som i

längden leder till att människor ställer ökade och högre krav på transportsystemen och samhällsstrukturen. (Frändberg & Vilhelmsson, 2010)

Därför är det viktigt att betrakta den geografiska rörligheten ur individen och människans perspektiv, då det i slutändan är individens val och nyttjande av transport- och kommunikationssystemen, som avgör den framtida utvecklingen av dessa system. (Frändberg, Et. al, 2005)

## 2.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet är ett annat centralt begrepp som används inom transport- och kollektivtrafikplaneringen. Begreppets innebörd kan variera från fall till fall, och från person till person.

Tillgänglighet kan ses som individens möjlighet att kunna ta sig till en målpunkt. (Holmberg, 2010) Tillgänglighet kan också diskuteras utifrån trafiksystemet, det geografiska rummet eller platsen, till exempel hur många människor som kan nå en butik, ett sjukhus eller en arbetsplats inom ett visst avstånd eller en viss tid.

Faktorer som restid, resmöjlighet, trafikeringsstider, turtäthet, pålitlighet, regularitet och punktlighet är avgörande för att en resenär ska uppleva ett trafiksystem som tillgängligt. Sedermera kan trafikantens tillgänglighet till ett trafiksystem även kopplas samman med trafikantens ålder, eventuella funktionsnedsättningar och trafikantens förflyttnings- och sysselsättningsmöjlighet. Den sista delen i tillgänglighet enligt denna definition kan ses ur ett geografiskt perspektiv, där lokaliseringen av bostad, arbetet, rekreation och service spelar en viktig roll. (Holmberg & Hydén, 1996)

Tillgänglighet kan också ses som ett transportsystems användbarhet. Användbarhet är i regel ett mer subjektivt begrepp och handlar om individens egen bedömning och uppfattning av hur en önskad aktivitet kan genomföras utifrån den fysiska miljön. Detta gör att användbarheten kan variera utifrån ett rumsligt och tidmässigt perspektiv. Således kan ett transportsystem vara tillgängligt utan att vara användbart. (Holmberg, Et.al, 2010)

Innebörden i begreppet tillgänglighet kan variera mellan de som arbetar med att utveckla och tillhandahålla transporter och transportsystemet och de som nyttjar dessa, det vill säga resenärerna. Forskning visar att planerare, operatörer och trafikövermän många gånger ser tillgänglighet kopplat till färdmedlet och restiden, medan resenärer i större utsträckning ser till ”hela-resan-perspektivet”, och också väger in andra aspekter så som information, komfort och turtäthet. (Schilling, 1999) Detta visar på att begreppet tillgänglighet kan användas i många olika sammanhang och att det kan ha olika innebörd i olika sammanhang.

Tillgänglighetsbegreppets komplexitet och vida användningsområde, har resulterat i att definitionen av begreppet tillgänglighet i denna studie, lyder som följer:

*”Med tillgänglighet menas bland annat den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av aktiviteter i samhället som de har behov av.”*

## 2.5 Resenärens syn på den kollektiva resan

För att kunna tillhandahålla en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik både på väg- och järnvägssidan är det viktigt att ha insikt och kunskap om hur resenärens syn på och upplevelse av kollektivtrafik och det kollektiva resandet.

Tillgänglighet, bekvämlighet och säkerhet är tre begrepp som kan användas tillsammans för att beskriva ett trafiksystems standard.

Holmberg (2010) menar att kollektivtrafikresenären ofta ser turtätheten som en av de viktigaste faktorerna för att skapa en bra kollektivtrafik, det bästa är om turtätheten är densamma under hela trafikeringsstiden. En sådan turtäthet kan leda till att resenären lättare kommer ihåg avgångstider och därmed behöver resenären inte heller någon tidtabell. En



annan viktig faktor är trafikeringstiden, det vill säga den del av dygnet, veckan, månaden och året som kollektivtrafiken körs. (Holmberg & Hydén, 1996)

Restiden kan delas in i olika delar, transporttiden till kollektivtrafiknätet, väntetiden på hållplatsen, restiden ombord på fordonet, eventuell bytestid och slutligen dold väntetid. Den dolda väntetiden är den tid då resenären befinner sig i början eller slutet av sin resa, och tidtabellen inte passar resenärens behov eller om transportmedlet inte håller tidtabellen. Forskning visar att väntetiden upplevs som den mest besvärande delen av den totala restiden, tätt följd av bytestiden och transporttiden till kollektivtrafiknätet. (Holmberg & Hydén, 1996) För att den kollektiva resan ska vara ett alternativ som resenären väljer, förutsätter det att restiderna är acceptabla, då restiden mellan bostaden och arbetet är avgörande om det ska gå att dagspendla.

I en svensk studie har det framkommit att den önskade restiden till arbete hos pendlare med buss och bil ligger mellan 15-20 minuter. Tar resan 45 minuter eller längre tid så minskar människors benägenhet att pendla. Studien visade också att inställningen till att resa kollektivt till arbetet var positiv och forskarna menar att potentialen att locka pendlare är som störst i de starka stråken som har en hög befolkningstäthet. (Sandow & Westin 2007)

För den som arbetspendlar är det extra viktigt att kunna avskärma sig, så att resenären kan utnyttja restiden på ett meningsfullt sätt. (Holmberg & Hydén, 1996) Fahléns studie visar på att resenärer ofta kan se någon form av värde i sin restid. Vissa samband i studien tyder på att de resenärer som har möjlighet att kombinera restiden med att arbeta eller studera, värderade restiden som värdefull i någon mening. Studien visar också att de resenärer som reste på ett mer passivt sätt, i högre grad upplevde att restiden saknade mening eller var helt meningslös. Slutligen visar studien även på att människor tycker att tåg är något bättre än buss när det kommer till att kunna utnyttja restiden på ett meningsfullt vis. (Fahlén, 2013)

För att resenären ska uppleva kollektivtrafiksystem som bekvämt är det viktigt att det finns bra gång och cykelvägar i anknötning till hållplatserna, utformningen av själva hållplatsen är också viktig. Hållplatsen ska vara klimatskyddad och det ska finnas möjlighet att sitta ner i väntan på nästa avgång. Behöver resenären göra byten mellan olika linjer och transportslag ska denne inte behöva korsa starkt trafikerade gator eller utsättas för andra onödiga trafikfaror.

Bekvämligheten under resan är också viktig för resenären, denna utgörs ofta av ett flertal olika komponenter så som exempelvis fordonets påstigningsstandard. När resenären kommer ombord på fordonet ska komforten vara hög och service ombord ska vara god. Tillgång till en sittplats kan ses som ett minimum och resenären ser gärna att sittplatsen är rymlig och att den har en god utformning. Fordonet får inte bullra för mycket och dess gångegenskaper måste vara goda för att resan ska upplevas som bekväm.

För resenären är också säkerheten kopplat till resan viktig, denna kan delas in i två kategorier. Trafiksäkerhet och säkerhet mot övergrepp, trygghet. Hållplatser och bytespunkter kan ofta uppfattas som osäkra och otrygga. Det går att bygga bort en del av otryggheten, genom att utforma hållplatsernas fysiska miljö så att resenären upplever dem som säkrare. För att öka upplevelsen av trygghet hos resenärerna som väntar, är det viktigt att hållplatserna och bytespunkterna har dels en god belysning, god sikt och kanske övervakning av personal eller kameror. (Holmberg & Hydén, 1996) När det kommer till trafiksäkerheten är kollektivtrafiken säkrare än bilen, majoriteten av de olyckor som sker i koppling till kollektivtrafiken äger rum på vägen till eller ifrån hållplatserna eller i väntan på kollektivtrafikfordon på hållplatserna. (Ibid.)

## 2.6 Planeringsprocessen

Tillhandahållandet av samhällets kollektivtrafik bygger på att planerare från olika samhälleliga organisationer så som Trafikverket, Regionförbund, Kollektivtrafikmyndigheter, operatörer och kommuner samarbetar med varandra. Därför är det relevant att ta del av delar

av den tidigare forskning som finns om trafikplaneringsprocessen, en process som också är en del i den övriga samhällsplaneringen.

Trafikplanering handlar i många fall om hur den fysiska infrastrukturen planeras och utformas, men det kan också handla om trängselskatter, parkeringsavgifter, att organisera transporterna rent administrativt, exempelvis genom att utforma, utvärdera och tillhandahålla, tidtabeller, linjenät eller kollektivtrafiksinformation. (Bjerkemo, 2010)

Därför är trafikplaneringen en viktig del i tillhandahållandet av kollektivtrafik i samhället, samtidigt som dess primära syfte är att:

*”...organisera och tillgodose förflyttningsbehov för människor och gods...”* (Bjerkemo, 2010, P. 443)

För att samhället ska kunna försörja och tillgodose medborgarnas behov av transporter krävs det en god planeringsprocess. Inom all typ av samhälls- och trafikplanering är det därför viktigt med öppenhet, delaktighet, lyhördhet och inflytande, då detta är de viktigaste komponenterna som kännetecknar en god planeringsprocess. (Bjerkemo, 2010)

Trafikplaneringen kan delas upp i två grenar. Dels består en stor del av planeringsarbetet i att utveckla transportnätet genom att dimensionera, upprusta och utveckla nybyggnationer av olika typer av trafikanläggningar. Den andra och minst lika viktiga delen av arbetet handlar mer om samhällets övergripande trafikplanering, där exempelvis transportbehov och avvägningar mellan olika systemlösningar görs. (Ibid.)

Enligt Bjerkemo (2010) är det viktigt att trafikplaneringen är en integrerad i samhällsplaneringen. Han menar att det är viktigt att planerare har en helhetssyn och ser till ”hela-resan” och inte bara ser till enskilda parametrar eller delar av trafiksystemen när de utreder, utformar, utvecklar och planerar för framtiden. (Ibid.)

Det finns forskning som visar att trafikplaneringen och samhällsplaneringen inte alltid är integrerade i varandra. Samma studie visar även att det kan saknas både styrdokument och fastslagna strategier för hur ambitionerna om att skapa exempelvis större arbetsmarknadsregioner ska kunna verkställas genom planer och program. (Sandow & Westin 2007)

En annan forskningsstudie om kollektivtrafikplanering från Kanada, visar att den holistiska överblicken oftast saknas under planeringsprocessen, då de federala, regionala och kommunala planerarna tillsammans med operatörerna många gånger har olika intressen i samma fråga, samtidigt som de också har ett delat ansvar för att skapa och upprätthålla en god kollektivtrafik. (Hatzopoulou & Miller, 2008)

Flera forskare anser också att bristen på kunskap om människors behov av kommunikationer hos planerare är ett problem. Dessutom anser de att planerare är dåliga på att genomföra och ta del av kundundersökningar, om vilka behov och tankar människor har kring kommunikationer. Något som planerare bör ha vetskap om för att kunna tillhandahålla och möta den efterfrågan av transporter som människor faktiskt har. (Enqvist, 1999)(Carlstein, 1994) Inte minst är detta viktigt för att målet med planeringsarbetet ska kunna uppnås, att skapa goda och långsiktiga hållbara transportmöjligheter för alla individer i samhället. (Bjerkemo, 2010)

En annan viktig del i arbetet med trafikplaneringen är att gynna de färdssätt som främjar en hållbar utveckling, något som är möjligt genom en effektiv stadsplanering. Vilhelmsson menar att det finns ett inbyggt krav på rörlighet i dagens ”hig-speed society” då arbete, skolor, matvarubutiker och fritidsaktiviteter är utspridda i rummet. Detta i kombination med krav om att människor ska befinna sig på vissa platser under vissa former och tider av dygnet, leder till att människors rörlighet ökar. (Vilhelmsson, 2007) Därför är det viktigt att de planerare som arbetar med samhälls- och trafikplanering har kunskap och insikt om att det går att påverka människors resvanor och resursanvändande, genom att omfördela flöden av varor, tjänster,

ekonomi och människor i rummet. Något som är möjligt genom en förändrad stads- och transportplanering som prioriterar och implementerar transportpolitiska åtgärder som främjar och förenklar människors nyttjande av kollektivtrafik, cykel och gångbanor.

Genom att exempelvis förtäta städer kan avstånden mellan hem och aktiviteter i rummet blir kortare, vilket kan leda till att den fysiska separationen i rummet minskar och att människor inte behöver resa lika långt för att genomföra sina dagliga aktiviteter.

(Vilhelmsson, 2007)

Slutligen menar Banister att det går att påverka människors resvanor på ett effektivt vis genom att prioritera kollektivtrafik, cykel- och gång framför bilen i städerna, om detta görs ges bilen indirekt ett mindre utrymme i stadsbilden och människor kan i större utsträckning komma att välja kollektivtrafik som buss istället för exempelvis bil eller tåg. (Banister, 2008)

## 3. Metod

### 3.1 Inledning

I detta kapitel presenteras det tillvägagångssätt som använts för att genomföra studien, här presenteras metodval, framtagande av intervjufrågor samt urval av intervjupersoner. I ett avsnitt behandlas de etiska hänsynstaganden som tagits under arbetets gång. Därefter ges en utförlig redogörelse av hur den insamlade empirin har behandlats och bearbetats.

Vidare i kapitlet diskuteras också alternativa metoder för hur bussens attraktivitet som kollektivt transportmedel vid långväga pendling i relation till tåget skulle kunna undersökas och beskrivas. Avslutningsvis förs ett resonemang kring studiens validitet, generaliserbarhet och reliabilitet.

### 3.2 Val av forskningsmetod

Det finns två olika metoder, kvalitativ metod och kvantitativ metod. Detta är en kvalitativ studie, vilket innebär att en kvalitativ metod har valts för att på bästa sätt besvara studiens syfte som är att undersöka hur buss kan bli ett attraktivare transportmedel jämfört med tåg vid långväga pendling.

En kvalitativ metod lämpar sig väl för att fånga upp känslor, tankar, idéer och uppfattningar om exempelvis olika rumsliga fenomen eller platser.

Det var studiens syfte och frågeställningar som lade grunden till hur studiens empiri samlades in. Då studien har en induktiv ansats (Gren & Hallin, 2003), togs ett beslut om att ett av de bästa sätten att besvara studiens syfte och frågeställningar, var med hjälp av kvalitativa semistrukturerade samtalsintervjuer med planerare som arbetar med kollektiv- och trafikplaneringsfrågor inom olika samhällsliga organisationer. Syftet med detta var att få en djupare förståelse för de tankar och synsätt som finns runt kollektivtrafik och pendling, som hos de individer som arbetar med transport- och kollektivtrafikplanering på olika samhällsliga nivåer. (Gren & Hallin, 2003)

Semistrukturerade samtalsintervjuer utgår ofta från ett frågeschema eller en intervjuguide, med öppet formulerade frågor. En sådan intervjuguide är lämplig att använda för att kunna beröra specifika teman eller frågor under en intervju. Denna typ av upplägg underlättar genomförandet av intervjuerna och gör att de ämnen som berörs är av vikt för att kunna besvara en studies syfte och frågeställningar. Ytterligare en fördel med att utgå ifrån öppet formulerade frågor under samtalsintervjun är att respondenten får utrymme att tala fritt, vilket kan leda till att respondenten ges en ökad möjlighet att utveckla sina tankar och åsikter. (Bryman, 2002)

Vidare är intervjuundersökningar en bra metod att använda för att fånga upp tonfall, mimik och pauser, något som kan användas i tolkningen av de svar som framkommer under intervjuerna. Denna typ av information går inte att få ut via exempelvis textanalyser eller enkätstudier. Andra fördelar med att genomföra intervjuer är att det är möjligt att ställa följdfrågor, fråga om och förtydliga frågor som kan upplevas som diffust formulerade eller om någon fråga misstolkas. (Flowerdew & Martin, 2005)

### 3.3 Alternativa metoder

Enkätundersökning eller en observationsstudie är exempel på alternativa metoder som hade kunna användas för att besvara studiens syfte och frågeställningar. Genom en enkätstudie hade en större mängd kvantitativ data kunnat samlas in. Dock var målet med studien att få en djupare förståelse för vad det är som kan bidra till att öka attraktiviteten hos bussen vid långväga pendling.

Därför ansågs inte enkätstudie var en lämplig metod att använda, då denna metod inte ger utrymme till att ställa följdfrågor. Något som kan vara nödvändigt och viktigt för att få en

djupare förståelse i en fråga eller ett ämne. En enkätstudie ger inte heller möjlighet för respondenten att tala fritt eller tänka utanför ramarna.

I en observationsstudie krävs det att ett observationsobjekt studeras under en längre tid. (Bryman, 2002) Då denna studie har en mer generell ansats, ansågs en observationsstudie av en viss busslinje eller en specifik relation mellan två pendlingsorter inte heller var den lämpligaste metoden för att besvara studiens syfte.

Det hade också varit intressant att genomföra en fokusgruppsintervju med samtliga respondenter vid ett och samma tillfälle. Men de rumsliga och tidsmässiga ramarna satte gränserna för vilken typ av studie som skulle vara möjlig att genomföra, och då respondenterna arbetar med planeringsfrågor inom olika organisationer i olika delar av Sverige var detta inte möjligt att genomföra.

### 3.4 Urval av intervjupersoner och undersökningsområde

Denna studie grundar sig på ett examensarbetsuppdrag för Trafikverket i Eskilstuna och det var Trafikverket i Eskilstuna som formulerade studiens syfte: Att undersöka hur buss kan bli ett attraktivare transportmedel, jämfört med tåg vid långväga pendling. Studiens frågeställningar har formulerats för att kunna besvara studiens syfte.

Bakgrunden till studien är den allt mer ökande efterfrågan från politiker och kommuner om att bygga ut tågtrafiken i landet, vilket varit fallet i de två fallstudieområdena i Örebros och Sörmlands län som presenteras i början av denna studie, för mer information, se avsnitt: 1.6 Fallstudieområde.

För att kunna besvara studiens syfte genomfördes ett flertal semistrukturerade samtalsintervjuer. Intervjuerna genomfördes med planerare som arbetar med infrastruktur och kollektivtrafikfrågor på Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten och Regionförbund. För kort information om dessa organisationer, se bilaga 1.

Urvalet av intervjupersoner till intervjuerna kan liknas vid ett bekvämlighetsurval, ett bekvämlighetsurval är när urvalet av respondenter görs av en annan part, så som exempelvis en uppdragsgivare eller organisation. (Bryman, 2002) I detta fall är den andra parten Trafikverket i Eskilstuna, då det är de som är uppdragsgivare för studien. Vid ett första mötet med Trafikverket gavs det förslag på tio intervjupersoner som på ett eller annat vis är verksamma i någon typ av samhällsorgan som har koppling till infrastruktur och kollektivtrafikplanering. Detta innebär att de personer som valts ut för intervjuer besitter goda kunskaper inom samhälls-, trafikplanerings-, infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor.

Flowerdew och Martin (2005) menar att urvalet av respondenter är avgörande för studiens slutgiltiga resultat, därför är det viktigt att de intervjupersoner som väljs ut kan ge viktig och relevant information. Då informationen som framkommer under de semistrukturerade samtalsintervjuerna ska ligga till grund för att besvara studiens syfte och frågeställningar. (Flowerdew & Martin, 2005)

Nedan följer en presentation av de intervjupersoner som valdes ut för att delta i studien:

- Fem stycken intervjupersoner arbetar med infrastruktur och/eller kollektivtrafikfrågor i varierande utsträckning och i olika sammanhang på Trafikverket. Några av respondenterna arbetar på regional nivå och några arbetar på nationell nivå.
  - Intervjuperson ett, arbetar som samhällsplanerare på Trafikverket
  - Intervjuperson två, arbetar som utredare på Trafikverket
  - Intervjuperson tre, arbetar som samhällsplanerare på Trafikverket
  - Intervjuperson fyra, arbetar som strateg på Trafikverket
  - Intervjuperson fem, arbetar som utredare på Trafikverket

Övriga fyra intervjupersoner arbetar med infrastruktur och/eller kollektivtrafikfrågor på Regionförbund och kollektivtrafikmyndigheter i Sörmlands och Örebro Län.

- Intervjuperson sex och sju, arbetar på Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmlands Län
- Intervjuperson åtta, arbetar på Kollektivtrafikmyndigheten/Landstinget i Örebro Län
- Intervjuperson nio, arbetar på Regionförbundet i Sörmlands Län

Det är också viktigt att tillägga att ytterligare en person som arbetar med kollektivtrafikfrågor på Regionförbundet i Örebro Län varit aktuell för en intervju. Efter ett flertal kontakter visade det sig dock att personen inte hade möjlighet att delta i en intervju på grund av tidsbrist. Detta bortfall bör emellertid inte ha påverkat studiens slutgiltiga resultat, då en annan representant från Regionförbundet i Sörmlands Län deltagit i intervjustudien. Den insamlade empirin från de genomförda intervjuerna har dessutom i stort sett följt ett och samma mönster. Ytterligare en intervju med Regionförbundet i Örebro Län hade därför troligtvis styrkt och bekräftat de svar som framkommit under de andra intervjuerna med Regionförbundet i Sörmlands Län, Trafikverket och kollektivtrafikmyndigheten.

### 3.5 Genomförandet av undersökningen: intervjutema och guide

Under studiens första del samlades relevant information om kollektivtrafik, pendling och trafikplanering in genom granskning avskrivna dokument och texter på teman med anknytning till studiens ämne. Informationen om de transportpolitiska målen, fallstudiens geografiska område samt om kollektivtrafik och kollektivtrafikresande söktes främst på internet.

Handledare Heléne Bermell på Trafikverket tipsade om en del rapporter med anknytning till ämnet, samtidigt som annan information inhämtades via facklitteratur. Via handledare Bertil Vilhelmsson framkom förslag på forskare, författare och relevant litteratur som också använts i studien.

I sökandet av litteratur på internet användes bland annat av följande sidor, alternativt sökmotorer: Summon, VTI, SAMOT och TRUM

Sökningarna genomfördes med hjälp av sökord som: ”public transport”, attractive, bus, train, planning, ”longdistance commute”, effective, ”bus rapid transit”.

Vid granskning av skriftliga dokument är det viktigt att vara medveten om att det alltid finns en tilltänkt mottagare för texten. Avsändare som författat texten kan ha en dold agenda, därför är det viktigt att kritiskt granska den information som inhämtas. (Bryman, 2002)

Efter inläsning på ämnet identifierades tio centrala teman som har anknytning till studiens huvudsakliga syfte:

- Komfort/attraktivitet
- Tillgänglighet
- Utformning av framtidens transportnät
- Regionförstoring
- Bytespunkter
- Tid
- Politiska mål
- Politisk nivå
- Kostnader
- Framtidens buss/ Bus Rapid Transit

Ovannämnda temana användes därefter för att formulera femton öppna frågeställningar till de semistrukturerade samtalsintervjuerna. Frågorna handlade till en början om synen på buss och tåg som kollektiva transportmedel vid långväga pendling för att slutligen övergå till att fokusera mer på kollektivtrafikens olika aktörer, aktörernas gemensamma mål, samt utformningen av framtidens bussar och transportnät. För mer information om frågorna, se intervjuguiden, bilaga 2.

Efter identifieringen av teman och formulering av intervjufrågor kontaktades de utvalda intervjupersonerna per telefon för inbokning av intervjuer. Under telefonsamtalet gavs en kort presentation av bakgrunden till studien och dess syfte. Under telefonsamtalen fick respondenterna även ta del av de tio teman som frågorna under intervjun skulle komma att handla om. Därefter informerades de om hur lång tid intervjun skulle komma att ta, cirka 60 minuter, och att de själva fick bestämma tid och plats för genomförandet av intervjun. Om respondenten själv får välja tid för genomförande elimineras risken för att respondenten ska känna tidspress under intervjun, eller tacka nej till att medverka på grund av tidsbrist. Om respondenten dessutom får möjlighet att bestämma plats för genomförandet av intervjun, underlättas genomförandet, då det är en fördel om det går så smidigt som möjligt för den som ska intervjuas. Då detta innebär att respondenten ofta väljer en plats där den känner sig trygg, något som kan öka chanserna till ett bra samtal, då respondenten kan känna att den kan tala obehindrat och ostört. (Flowerdew & Martin, 2005)

Efter varje telefonsamtal skickades ett bekräftelsemejl till intervjupersonen ut, mejlen innehöll information om syfte med intervjun och teman för intervjufrågorna. Därefter genomfördes de semistrukturerade intervjuerna med en respondent i taget, förutom vid en av de åtta intervjuerna då två respondenter från samma samhällsorgan intervjuades vid ett och samma tillfälle.

Frågorna i intervjuguiden kom att ställas i varierande ordning under de olika intervjuerna. Detta ska enligt Bryman (2002) inte påverka intervjuernas resultat, då det är vanligt att intervjufrågornas inbördes ordning kan ändras vid semistrukturerade intervjuer. Detta anses bero på vilken form intervjusamtalen tar, därför är det viktigt att den som intervjuar är lyhörd och flexibel. (Bryman, 2002)

Respondenterna blev lovade konfidentialitet i studien, detta för att de skulle kunna tala fritt och obehindrat under intervjuerna. Därför har respondenterna avidentifierats och i studien presenteras endast antalet respondenter som intervjuats från varje utvald verksamhet.

För att skapa en bra dialog med intervjupersonerna, samt för att öka tillförlitligheten i det insamlade materialet, spelades intervjuerna in med hjälp av en diktafon och Iphone. Samtliga respondenter gav sitt medgivande till att samtalen spelades in. Bryman menar att det kan finnas risker med att spela in intervjuerna, då intervjupersonerna kan känna sig obekväma med att bli inspelade, något som kan påverka hur respondenterna väljer att besvara intervjufrågorna. (Bryman, 2002) Dock ansågs vinsterna med att spela in intervjuerna var högre än de eventuella risker och nackdelar som finns med att spela in intervjuerna. Under intervjuens inledande fas presenterades alltid studiens syfte, respondenterna informerades också om att studien utgår ifrån Vetenskapsrådets forskningsetiska principer, och att dessa principer tillämpas genom hela studien. För vidare information se avsnitt 3.7.

För att intervjuaren ska påverka respondenterna så lite som möjligt under intervjuerna är det viktigt att denna är medveten om hur den formulerar intervjufrågorna, samt vilka ordval och vilket tonfall som används under samtalet. Dessutom är det viktigt att bara ställa en fråga i taget och att inte ställa några ledande eller värderande frågor. (Flowerdew & Martin, 2005)

### **3.6 Bearbetning av data och analysmetod**

Denna studie har ett hermeneutiskt perspektiv, då de resultat som presenteras i studiens fjärde kapitel, grundar sig i de tolkningar som gjorts vid granskningen av det insamlade intervjumaterialet. I analyskapitlet analyseras den insamlade empirin utifrån den tidigare teori och forskning som finns inom samma område.

Det är viktigt att den som tolkar ett material är medveten om hur tidigare kunskaper och värderingar kan påverka studiens slutgiltiga resultat. Det kan vara svårt att vara helt objektiv och inte väga in egna erfarenheter i de tolkningar som görs, vilket ökar risken att materialet

feltolkas, något som kan resultera i att de slutsatser som dras bli helt eller delvis felaktiga. (Flowerdew & Martin, 2005)

Det är också viktigt att välja analysmetod på sakliga grunder, i denna studie valdes en kvalitativ innehållsanalys då den är lämplig att använda vid tolkning av textmaterial. Den empiri som samlades in under intervjusamtalen transkriberades ordagrant, detta kan anses vara tidskrävande och onödigt ineffektivt, speciellt om det handlar om studier som genomförs under en kortare tidsperiod. (Bryman, 2002) Trots detta avlyssnades de inspelade intervjusamtalen flera gånger under tiden som samtalen transkriberades. På så vis bibehålls den röda tråden i samtalen och narrativiteten i materialet stärks. Valet att transkribera hela intervjuerna gör att analysen av det insamlade materialet underlättas, då viktiga uttalanden eller citat går att utläsas ur dess riktiga sammanhang. (Ibid.)

Efter det insamlade materialet transkriberats, granskades det ett flertal gånger. Detta för att det skulle vara enklare att identifiera likheter och skillnader i svaren som framkommit under de olika samtalen. Första steget i att sammanställa resultatet från intervjusamtalen, gjordes genom att identifiera och urskilja återkommande teman. I mångt och mycket stämde dessa teman överrens med de som identifierades i början av denna studie, se avsnitt 3.5. Under analysfasen identifierades också unika citat och uttalanden som var relevanta för att besvara studiens frågeställningar och syfte. Genom denna analysmetod utkristalliserades även en rad återkommande teman. (Bryman, 2002)

Efter genomgången och tematiseringen av intervjumaterialet, tolkades materialet utifrån den tidigare forskning och de teoretiska utgångspunkter som presenteras i kapitel 2. Redovisningen av den insamlade empirin baserades helt och hållet på respondenternas uttalanden. I den löpande texten användes citat från intervjusamtalen för att förstärka respondenternas röster, dock framgår det inte vem som citeras, detta för att stärka respondenternas anonymitet. För att förenkla för läsaren redovisas resultatet i ett kapitel med tydliga underrubriker. I resultatkapitlet redovisades endast den insamlade empiri som ligger till grund för att kunna besvara studiens syfte och frågeställningar, övrigt insamlat material har därmed sållats bort.

### **3.7 Etiska aspekter och överväganden**

Allt arbete i denna studie har sin utgångspunkt i Vetenskapsrådets forskningsetiska principer, inom humanistisk och samhällsvetenskaplig forskning. Principerna utgår i huvudsak från de fyra huvudkraven: informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. (Vetenskapsrådet, 2002)

Vid en första kontakt med de för studien utvalda intervjupersonerna informerades samtliga respondenter om studiens syfte, ”Att undersöka hur buss kan bli ett attraktivare transportmedel jämfört med tåg vid långväga pendling”, innan de gav sitt medgivande att medverka i studien.

Under intervjuernas inledande faser informerades återigen respondenterna om syftet med studien och de blev tillfrågade om det gick bra att samtalen spelades in, samt vilka personer som skulle komma att ha tillgång till det inspelade materialet. Samtliga respondenter gav sitt medgivande till att spela in intervjuerna.

Vidare informerades även respondenterna om att medverkan var helt frivillig och att de när som helst kunde välja att avbryta sin medverkan, utan krav på någon närmare motivering. Dessutom informerades de om att intervjumaterialet endast kommer att användas till denna studie och att det inspelade materialet raderas efter studien färdigställts. Vidare upplystes varje respondent om att det inspelade materialet skulle transkriberas, och om de ville hade de möjlighet att ta del av transkriptionen, för att godkänna materialet för användandet i denna studie. På så vis fick respondenten också chansen att kunna stryka vissa



känsliga delar och ändra på formuleringar eller förtydliga sådant som annars kunde komma att missuppfattas.

De medverkande intervjupersonerna fick även veta att det funnits en strävan om att bibehålla deras anonymitet i studien, men de fick också veta att det inte var något som kunde garanteras fullt ut. Varför endast organisations- och verksamhetsnamn, samt verksamhetsområden presenteras i samband med redogörelsen om de för studien utvalda respondenterna.

Slutligen upplystes samtliga respondenter om hur det insamlade och inspelade intervjumaterialet skulle komma att hanteras. De respondenter som uttryckte en önskan om att få ta del av studiens slutresultat, fick en garanti om en kopia av den fullständiga uppsatsen via mejl.

### 3.8 Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet

Studiens validitet handlar om i vilken utsträckning forskaren har undersökt det som den avser att undersöka. (Bryman, 2002) För att stärka studiens tillförlitlighet, genomfördes arbetet noggrant och metodiskt. Formuleringarna av intervjufrågorna gjordes om ett flertal gånger, detta för att få så öppna och tydliga intervjufrågor som möjligt. Dessutom lades stor vikt vid att inte formulera frågor som respondenterna kunde uppfatta som ledande eller värderande. Under intervjuerna användes diktafon, detta hjälpmedel fångar upp tonfall, pauser och omformuleringar, något som antagligen hade gått förlorade om samtalen istället endast hade dokumenterats genom anteckningar. Valet att spela in intervjusamtalen stärker därmed validiteten i studiens resultat och analys. (Bryman, 2002)

Ibland riktas det kritik mot kvalitativ forskning då den anses vara allt för subjektiv, eftersom forskarens egna erfarenheter och uppfattningar kan påverka de tolkningar som görs, något som sedermera kan komma att avspeglas i forskningens resultat. (Bryman, 2002)

Min uppfattning och tro är att mina tidigare kunskaper inom infrastruktur och kollektivtrafiksområdet inte har påverkat tolkningen av den insamlade empirin. Möjligen hade det gått att få fram mer relevant information från det insamlade materialet, om jag hade haft mer kunskap och beprövad erfarenhet från exempelvis ett arbete inom trafikplanering, samhällsplanering och fysisk planering. Därför anser jag att mina ringa erfarenheter på området kan ha lett till att viktig information kan ha förbisetts under granskningen av materialet.

Det riktas också kritik mot kvalitativ forskning då det anses vara svårt att replikera kvalitativa undersökningar, vilket beror på att kvalitativa studier är mindre strukturerade än kvalitativa studier. (Bryman, 2002)

I kvalitativa studier kan forskaren ses som det viktigaste redskapet vid datainsamlingen. Därför är det viktigt att intervjuaren tänker på hur intervjufrågorna formuleras, samt vilket ordval och tonfall som används. (Ibid.)

Jag reflekterade mycket över min egen roll som intervjuare både innan, under och efter intervjuerna. Min förhoppning är därför att jag i så lite grad som möjligt har påverkat respondenterna i hur de valt att besvara intervjufrågorna. Detta är dock ingenting som jag med säkerhet kan veta, men då de olika respondenterna gav liknande svar på merparten av frågorna, anser jag att det stärker min tes om att jag inte har påverkat respondenterna något nämnvärt. Dock kan respondenternas tolkning av mina frågor påverkat de svar som de valt att ge under intervjuerna, vilket i så fall kan ha påverkat studiens resultat. Jag menar att de få missförstånd som uppstod under intervjuerna kunde redas ut på plats under samtalens gång. Detta är en av fördelarna som finns med att genomföra semistrukturerade intervjuer. (Bryman, 2002)

Trots den kritik som riktas mot kvalitativ forskning menar jag att en kvalitativ studie som genomförs med hjälp av textanalyser och semistrukturerade samtalsintervjuer resulterar i djupgående svar och information, information som är svår att få tillgång till på annat sätt än

just via kvalitativa undersökningar. Det kan vara svårt att dra några generella slutsatser utifrån resultat från mindre kvalitativa studier, då undersökningarna ofta genomförs med ett mindre antal respondenter från en och samma organisation eller verksamhet. (Bryman, 2002). Därför ser jag det som positivt att intervjupersonerna representerar både Trafikverket, Regionförbund och kollektivtrafikmyndigheter, deras olika bakgrund gör att de insamlade svaren från intervjuerna både förstärks och kompletteras.

## 4. Resultat

### 4.1 Inledning

I detta kapitel presenteras den empiri som samlats in under de semistrukturerade samtalsintervjuerna. Materialet baseras helt och hållet på respondenternas uttalanden och deras röster kommer fram på ett tydligt vis genom de citat som återfinns löpande genom i texten. Det är viktigt att poängtera att det finns mer insamlat intervjumaterial än det som presenteras i resultatkapitlet, i kapitel redogörs endast det material som anses vara av betydelse för att kunna besvara studiens syfte och frågeställningar.

Nedan följer en samlad presentation av respondenternas erfarenheter och syn på buss och tåg som kollektiva transportmedel vid långväga pendling. Flera av intervjupersonerna hade liknande tankar och syn på kollektivtrafik, buss, tåg och långväga pendling, därför finns det många likheter i respondenternas svar.

För att läsaren lättare ska kunna ta till sig vad respondenterna anser vara avgörande för en attraktiv busstrafik, presenteras och kategoriseras resultatet i tydliga underrubriker.

### 4.2 Kollektivtrafikens roll i arbetet för en hållbar regionförstoring

Samtliga respondenter var positivt inställda till kollektivtrafik, de menade att det är bra om fler människor väljer att åka tillsammans och dela på transporterna i stället för att alla åker i varsin bil. Dessutom menade respondenterna att ett ökat kollektivresande kan leda till att miljöpåverkan från transporterna kan minska i framtiden.

Majoriteten av respondenterna ansåg att både bussen och tåget är viktiga komponenter i skapandet av större och mer tillgängliga arbetsmarknadsregioner.

*”...kollektivtrafik är en viktig möjlighet som ska finnas, och framförallt för att det ska finnas bra möjligheter för människor att pendla till och från jobbet, då behövs det bra förbindelser både med tåg och med buss...”*

Flera respondenter menade att ibland är tåget det bästa alternativet vid långväga pendling och ibland är det bussen som är det mest effektiva och attraktiva alternativet. Det beror på vilka förutsättningar som finns på den specifika sträckan eller platsen som resenären utgår från och resans målpunkt, samtidigt som det också handlar om den enskilde resenärens krav och behov.

Några av respondenterna diskuterade det ökade kravet från samhället om att människor tvingas pendla längre ifrån sin bostad för att arbeta, just för att arbetsmarknadsregionerna växer. Samtidigt som respondenterna också menade att allt fler människor har ett ökat behov av att åka längre och längre bort för att arbeta.

*”...vi märker ju att arbetspendlingen ökar, ökar och ökar...”*

En ökad pendling och en ökad regionförstoring frestar på miljön. En av respondenterna ansåg att även om vi får nya drivmedel och ny teknik som kan leda till en minskning av bilarnas emissioner, eller om vi i framtiden kommer att få en helt fossilfri fordonsflotta på bilsidan, så kommer problemen med exempelvis de hälsofarliga partiklarna från trafiken och den ökade trängseln på vägarna fortfarande att kvarstå. Flera av respondenterna enas därför om att en andel av det ökande resandet måste ske med kollektiva färdmedel som tåg och buss, om en ökad regionförstoring ska vara miljömässigt hållbar.

Buss och tåg är i förhållande till bilen mer yteffektiva transportmedel, vilket innebär att kollektivtrafiken tar mindre yta i anspråk i städerna än vad biltrafiken gör. Respondenterna menade att ett ökat kollektivresande inte bara är bra för miljön, utan att det också kan leda till att trängseln på vägarna inne i städerna kan minska. Dock påpekar samtliga respondenter under intervjuerna att en hållbar kollektivtrafik är en trafik som människor väljer att åka med.

*”...jag ser inte kollektivtrafiken som ett hållbart alternativ om ingen använder den...”*

*”...att köra tomma kollektivtrafikfordon är inte särskilt effektivt...”*

Om kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar krävs det en viss resandebeläggning och därför menade respondenterna att samhället behöver satsas på att bygga ut kollektivtrafiken i stora städer och i starka stråk, då det är där som människor och eventuella kollektivtrafiksresenärer finns.

Samtliga respondenter menade att restiden är den största och mest avgörande faktorn när människor väljer mellan olika transportmedel. De fastslår att det som krävs för att locka över fler människor till kollektivtrafik med buss från tåg- och bilsidan, är att bussen kan konkurrera med tåget och bilen rent tidsmässigt.

#### **4.3 Transport-, betal- och informationssystem**

Många av respondenterna menade att bussystemen är mer flexibla i sin struktur jämfört med tågsystemen som är mer låsta till sin struktur. Att bussystemen är flexibla ser respondenterna som både positivt och negativt. Flexibilitet gör att bussen kan ta sig fram i många sammanhang, det krävs i princip bara en tillräckligt bred väg för att det ska vara möjligt.

Respondenterna är eniga om att om bussen ska ses som ett attraktivt och effektivt transportmedel vid långväga pendling, måste restiderna kortas ner. Någon av respondenterna menar att om det ska vara möjligt att korta ner bussens restider så måste antalet stopp för av- och påstigning under rutterna bli färre. Dock menar en av respondenterna att bussens förbannelse är ratten, det är ratten som möjliggör bussens flexibilitet, en flexibilitet som gör att bussen kan svänga av från de större stråken och vidare in på mindre vägar. Ratten gör det också enklare att förändra bussystemen, vilket också kan ses som både positivt och negativt. Ratten gör det möjligt att lägga om busslinjer eller dra in och om linjesträckningar, vilket inte är möjligt att göra på samma vis med spårbunden trafik.

Fram tills idag har linjebussar och landsvägsbussar stått för den största andelen av busskollektivtrafiken. Respondenterna menar att det måste ske en omfördelning och omstrukturering av busstrafiken för att den ska bli mer lönsam och mer attraktiv. Busstrafiken ska enligt dem finnas i de starkaste stråken där den kan nå flest människor. Ett citat som speglar denna syn är:

*”...på landsbygden tror jag inte riktigt att vi ska inbilla oss att vi ska försörja med kollektivtrafik fullt ut, där har bilen en funktion. I tätta urbana miljöer har kollektivtrafiken en funktion och potential faktiskt, och den kan tillgodose väldigt många av de flesta individers behov...”*

Respondenterna hade många tankar om hur problemen kring landsbygdstrafiken med buss i de glesaste områdena kan lösas. Exempelvis med anropsstyrd trafik, samåkningslösningar eller genom att vissa sträckor bara trafikeras under dygnets mest högtrafikerade timmar, med turer på morgonen och eftermiddagen. I andra fall kanske lösningen kan finnas i att busslinjer slås ihop, i de fallen kan ressträckorna eller rutterna bli längre och stoppen för av- och påstigande fler. Detta ser dock flera av respondenterna som något nödvändigt, då det måste

finnas en resenärsbeläggning för att busstrafiken ska vara både ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar, även på landsbygden.

Expressbussar och stomlinjebussar är exempel på effektiva busslösningar som kan användas för arbetspendling i starka stråk, eller mellan städer där det finns ett stort utbyte av arbetspendlare. Respondenterna vill se en ökad expressbusstrafik i de starkaste stråken och på de större vägarna, därför efterfrågar de fler hållplatser och bytespunkter i anknötning till motorleder, förbifarter och motorvägar.

För att expressbussar, stomlinjebussar och andra effektiva busslösningar ska fungera vill respondenterna se mer integrerade trafiksystem, en av respondenterna sa under vårt intervjusamtal:

*”...det är jätteviktigt att man arbetar med ”hela-resan-perspektivet”, då man kan ta sig på många olika sätt till tåget eller bussen...”*

Detta är en tanke som har varit mer eller mindre genomgående under samtliga intervjusamtal. Dagens kollektivtrafikanvändare är sällan bara kollektivtrafikresenär. Resenären i dagens kollektivtrafiksystem kan också vara gångtrafikanter, cyklist eller kanske bilist, en resenär som ska ta sig till eller från någon form av kollektivt transportmedel.

Respondenterna är därför eniga om att utformningen av hållplatser och bytespunkter är en viktig del i ”hela-rasan-perspektivet”. Bytespunkter och hållplatser är punkter eller noder där olika transportsystem kan länkas samman och integreras med varandra.

*”...olika transportsystem ska fungera som varandras förutsättningar och komplement...”*

*”...ska man jobba med riktigt bra busstrafik mellan två orter så är det jätteviktigt att man jobbar med pendelparkeringar i samband med busshållplatserna. Kanske inte varje busshållplats, men de lite större hållplatserna...”*

Enligt respondenterna är en bra pendelparkering eller bytespunkt utformad så att resenären kan ta sig dit till fots, med cykel, bil eller annat färdmedel. Väl där ska resenären kunna ställa ifrån sig sin cykel eller bil på ett enkelt vis, på en trygg och säker plats. Då resenärerna måste kunna försäkra sig om att deras fordon står kvar i befintligt skick när de återkommer till hållplatsen. Några enkla lösningar som kan öka tryggheten och säkerheten för såväl resenärerna som för de parkerade fordonen på pendelparkeringar, hållplatser och bytespunkter är upprensning av sly och buskage, bra belysning och säkra cykelställ där cyklar kan låsas fast i ramen.

Ytterligare en sak som framkommit under intervjuerna är att det är viktigt att resenären känner sig omhändertagen när den står och väntar, genom att det finns möjlighet att sitta eller stå och vänta på en väderskyddad plats. Är det en större knutpunkt som ligger lite mer centralt kan det vara viktigt med tillgång till toalett, mataffärer och andra faciliteter. På så sätt kan resenären använda väntetiden till att exempelvis handla mat, vilket gör att resenären kan uppleva att det finns ett mervärde i att vänta. I dessa sammanhang är det också viktigt att utforma de stora knutpunkterna så att det går smidigt för resenären att byta mellan regionalbuss, lokalbuss och tåg, detta för att resenären inte ska behöva gå allt för långa sträckor.

En annan viktig del i arbetet för att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken, handlar enligt respondenterna om att försöka reducera väntetiden för resenärerna så mycket som möjligt, något som skulle kunna vara möjligt genom att synkronisera och integrera olika transporter med varandra.

Respondenterna menade också att det är viktigt att tänka på trafiksäkerheten kring bytespunkter, busshållplatser och pendelparkeringar. En cyklist eller gångtrafikanter ska kunna ta sig till busshållplatsen eller bytespunkten utan att utsättas för onödigt trafikfara. Resenären ska inte behöva tvingas att korsa stora vägar, diken eller andra hinder som kan finnas i anknötning till dessa platser. Det finns olika lösningar på denna typ av utformningsproblem, till exempel kan trafiksäkerheten stärkas genom att bygga säkra planskilda gång- och cykelvägar ända fram till busshållplatsen, eller genom byggnation av viadukter och gångbroar som går under eller över tungtrafikerade vägar. Ligger busshållplatsen eller bytespunkten i anknötning till en tungtrafikerad väg eller motorväg, är det också viktigt att resenären upplever busshållplatsen som en trygg och säker plats att stå och vänta på.

*”...trafiksäkra hållplatser ... där hållplatsen inte är för nära vägen, att det finns en avskiljnings yta eller en bred vägkrok där hållplatsen ligger, att hållplatsen är en bit ifrån vägen. Men inte längre än att den ändå har kontakt med vägen så att det blir en naturlig avstickare...”*

Ett par respondenter ansåg att det finns allt för få pendelparkeringar, busshållplatser och bytespunkter i anknötning till motorvägar och motortrafikleder. Någon menade att det kanske går att hitta busshållplatslösningar och bytespunkter genom att använda de bensinstationer och restauranger som ligger i anknötning till de stora motorlederna. Då bristen på busshållplatser och pendelparkeringar i dessa relationer gör det svårare för bussen att konkurrera tidsmässigt med tåget såväl som bilen. Då bussen många gånger tvingas att fortsätta köra på de gamla snirkliga vägarna på landsbygden, medan bilen kan susa fram på motorvägarna. Någon av respondenterna menar att om vägstandarden förbättras för bilen, måste vägstandarden också förbättras för bussen.

På de platser där det finns busshållplatser, bytespunkter och pendelparkeringar i anknötning till stora motortrafikleder, hävdar några av respondenterna att det är viktigt att satsa på en bra anslutningstrafik.

*”...återigen, att ha busshållplatser där det verkligen behövs, att bygga dem smart, att koppla ihop cykelbanor till hållplatserna, så att det verkligen blir en tillgänglighet till dem. Att bygga parkeringar i anslutning och inte ha busspinnar överallt, utan att man säkrar upp vissa punkter där expressbussen går, sen får man kanske ha kapillärsystem därifrån...”*

En annan viktig del i arbetet med att tänka ”hela-resan-perspektivet” kring buss- och kollektivtrafiken som lyfts fram under intervjuerna är att förbättra för andra transportformer. En respondent menar att en viktig utvecklingspunkt som borde gå att förbättra är möjligheten att ta med sig cykeln på bussen eller tåget.

Andra alternativa utvecklingspunkter kring kollektivtrafiken, skulle kunna vara att utveckla cykeluthyrningssystem i anknötning till viktiga hållplatser och bytespunkter där många arbetspendlare stiger av och på. Det skulle kunna vara ett cykelsystem likt ”Styr & Ställ” i Göteborg, eller ”Bysykkeln” som finns i Oslo. System där resenären för en billig peng får tillgång till cyklarna i systemet under hela cykelsäsongen. Det skulle kanske också vara

möjligt att utveckla dessa cykelsystem så att cykeltjänsten ingår i månadskortet på bussen eller tåget.

Under intervjuerna framgår det att busstrafikens betalsystem är av betydelse för hur resenären upplever bussens tillgänglighet och användbarhet. Flera av respondenterna menar att betalsystemen på framförallt bussar, men också tåg i många fall är onödigt krångliga. Flera respondenter menar att betalsystemen i sig kan vara en enskild faktor som gör att människor aktivt väljer att avstå från att resa kollektivt.

En respondent menar att det ska vara möjligt för resenären att betala sin resa både kontant, med betalkort, resekort eller via mobiltelefon. Samma person anser att det är väldigt viktigt att betalsystemen är öppna för alla, annars kan begränsningar i betalsystemen innebära att människor segregeras från kollektivtrafiken.

Då denna studie fokuserar på långväga regional arbetspendling med buss, menar en annan respondent att många arbetsresor kan gå över en eller flera länsgränser. I dessa fall kan betalsystemet vara ett hinder, då majoriteten av dagens betalsystem är länsbundna. De länsbundna betalsystemen innebär att många resenärer som reser med buss kan tvingas att använda flera olika färdbevis för att kunna betala hela resan från start till målpunkt.

*”...även om vi kan få det i våra långväga bussar att liksom ha ett färdbevis, så vill många av våra resenärer kunna anknyta till stadstrafiken sen i nästa stad som de kommer till. Är vi då i ett annat län så kan det bli bekymmer. Vi ser ju hur vi tappar resenärer dag för dag bara för de här bitarna. Vi har jättesvårt att komma i mål där för vi har inte kompatibla system...”*

Intervjumaterialet visar på att det finns en enhetlig syn hos samtliga respondenter när det kommer till utformningen av bussystemen. De menar att bussystemen måste utformas så att resenärerna upplever dem som tydliga. Med tydlighet menar respondenterna allt från utformning av tidtabeller till information om var bussen avgår och var bussen stannar. Tydligheten ska finnas genom hela resan, från startpunkt till målpunkt, resenär ska uppleva samma tydlighet oavsett om den stiger på i början eller i mitten på resan.

Flera respondenter anser att det är viktigt att resenärerna får rätt information. De menar att informationen kring tillfälliga förändringar i bussystemet och ersättningsbussar måste förbättras, så att informationen verkligen når ut till de resenärer som berörs. En respondent tror att bättre informationssystem som uppdateras kontinuerligt i realtid kan användas mer på såväl hållplatser som fordon. Dessa realtidssystem skulle även kunna förbättras genom att koppla dem till alla de olika typer av informationsteknologier som resenärer använder sig av idag som internetjänster och mobiltelefonappar.

En respondent tycker att bussterminaler och bussystemet skulle kunna förbättras genom att de utformas i likhet med tågstationerna och tågsystemet, respondenten tror att detta skulle kunna leda till att resenärerna upplever bussystemen som mer användarvänliga, samt att det på så vis även skulle finnas en enhetlighet i hela landet som gör att resenären känner sig bekant med systemet.

Det finns enligt samme respondent bussterminaler i Stockholm, Göteborg och Halmstad som i sin utformning mer efterliknar Sveriges tågstationer.

*”...med tåget vet du alltid var stationen finns, hur det fungerar i stort sett med plattform, trappor och förbindelser, vart tåget stannar, där är en informationsdel som är överlägsen bussen idag...”*

Turtätheten ses bland respondenterna som en av de viktigaste faktorerna näst efter restiden för att människor ska uppleva busstrafiken som attraktiv.

En attraktivare bussform som diskuterats under intervjuerna är expressbussar i starka stråk, om denna typ av bussar ska bli framgångsrika menar flera respondenter att de måste ha en relativt god turtäthet. Det bästa vore om expressbussarna går efter en styvtidtabell. Om reseunderlaget inte är tillräckligt stort för att ha en buss som går efter en styvtidtabell, menar respondenterna att expressbussar åtminstone bör avgå kontinuerligt under de mest högtrafikerade perioderna på dygnet.

I de fall då reseunderlaget inte är stort nog för att kunna tillhandahålla en tät busstrafik anses tidtabellsutformningen som väldigt viktig bland respondenterna. De menar att en användarvänlig busstidtabell ska vara lättläst, därför ska en busstidtabell inte ha för många hänvisningar och fotnoter. Dessutom menar flera respondenter att det är oerhört viktigt med punktlighet, står det att bussen ska avgå en viss tid, ska den också avgå i tid.

*”finns det en tidtabell så ska också bussen komma då...  
...när man väl har uppnått den regulariteten kan man börja jobba med  
komfortfrågorna...”*

Slutligen tror samtliga respondenter att busstrafiken måste prioriteras högre i samhället om fler människor ska se bussen som ett attraktivt trafikslag. De tror att resenären vill känna att bussen har en högre prioritet än bilen, framför allt inne i städerna, vilket gör att det handla om hur den fysiska miljön ska utformas. Prioriteringar i den fysiska miljön kan göras genom specifika busskörfält, bussprioriteringar på vägar och i korsningar, eller via signalprioriteringar.

*”...tydliga bussprioriteringar med körfält eller signalprioriteringar,  
att bussen alltid går först, för att det är den tiden från stadsgränsen  
och in till centralen som vi har mest tid att tjäna på sträckan...”*

*”...ju närmare centrum man kommer i en stad ju större är behoven av  
kollektivtrafikkörfält. Så att man verkligen får tillgång till  
vägkapaciteten och inte fastnar i bilköer för då får man ingen stark  
kollektivtrafik med buss...”*

#### **4.4 Trafik- och samhällsplanering**

Under intervjuerna pratade respondenterna mycket om utformningen av transportsystemet, samt deras egna och de andra aktörernas roller i arbetet med trafik- och samhällsplaneringen. Det finns många delar i kollektivtrafikarbetet som kan förbättras och flera av respondenterna upplevde att det inte har funnits någon bra integrering av transportplaneringen i samhällsplaneringen fram tills i dag.

Samtliga respondenter var eniga om att kollektivtrafik med buss är ett gemensamt uppdrag som de alla har en viktig del i. Samtliga respondenter påpekade dock att Trafikverket, Regionförbunden och Kollektivtrafikmyndigheterna har olika ansvarsområden i planeringen av samhällets kollektivtrafikförsörjning med buss. De menade att det delade ansvaret innebär att samtliga planerande parter måste ha en gemensam målbild och arbeta i en gemensam process med en gemensam prioriteringsordning.

*”...det handlar ju oftast om att få till hela resor och då handlar det  
om både infrastruktur, tidtabeller och fordon...”*



Respondenterna är också entydiga i att en viktig del i detta arbete är att de olika aktörerna och medborgarna träffas i ett tidigt skede i varje ny planeringsprocess, för att utbyta information, behov och för att kunna fastslå en gemensam målbild och arbetsplan. En av respondenterna menar att:

*”...arbets sättet är den avgörande faktorn...”*

*”...att man redan i projektbeskrivningen eller i processbeskrivningen har en ruta med start, träffa alla, prata om projektet, gör idéskissen tillsammans och sen att man har kontrollstationer. Det är så himla lätt när man arbetar under ett tufft arbetstempo att man glömmer bort det och att man skriver ihop det ändå. Att man faktiskt gör de här grindvakterna: Har du samverkat, har du samrått? Att få in det här, redan i översiktsplaneringen...”*

Några frågor som borde vara grundläggande för utvecklingen av transportsystemet och samhällsbyggandet, är enligt en respondent, vad vill vi med staden? Hur ska staden se ut om 15, 20 eller 25 år? Vad vill vi uppnå med kollektivtrafiken? Vilken trafikutveckling vill vi ha?

*”...sätter man sen en tidtabell på målbilden så kan man få olika alternativ, vill man bygga ut snabbt är det förmodligen buss man ska satsa på, har man mer tålamod och mer pengar, kan man satsa på en spårläggning. Så det är egentligen inte för eller emot, det är vad man vill med staden eller regionen och hur brottom man har att förbättra kapaciteten...”*

En annan respondent poängterar under intervjun att den anser att det är minst lika viktigt att se vilka problem som finns i den fysiska miljön kopplat till trafiksystemet. Att inte bara fokusera på målbilden utan också våga ställa de kritiska frågorna om vad som behöver förbättras.

*”...diskussionen om vad som är bristen är jätteviktig. Vad är det vi måste lösa för någonting? Inte att vi ska börja tänka på om vi ska bygga en ny motorväg eller hur den ska byggas, att vi börjar i rätt ände och tittar på vad som verkligen är behovet? vad är bristen?...”*

Några respondenter menar att planeringsprocessen inte alltid går till på det viset, det händer att målbilden utgår ifrån ekonomin och då utgår trafikplaneringen istället från hur budgeten ser ut eller hur mycket trafik som finns att tillgå. Samma person menar att det är viktigt att se till de nyttor som kollektivtrafiken kan ge medborgarna och samhället. Nyttor kan mätas i exempelvis tillgänglighet.

*”...Det är väldigt lätt att man fastnar i vad trafiken får kosta som kommun eller myndighet...”*

En annan del i arbetet med att få till en lyckad och bra planeringsprocess där både den fysiska planeringen och trafikplaneringen finns med, handlar om att skapa en bra dialog med kommunerna och de lokala aktörerna. I det arbetet menar några av respondenterna att Regionförbunden har en viktig roll, då de har ett nära samarbete med kommunerna och därmed förutsättningarna för att kunna föra en bra dialog med dem. En respondent menar att många kommuner faktiskt blivit bättre på att integrera trafikplaneringen med samhällsplaneringen.

*”...de flesta kommuner har med kollektivtrafiken i sina översiktsplaner redan från början. Man ska inte bygga där det inte finns möjlighet att kunna kollektivtrafikförsörja och det tycker jag att kommunerna börjar bli väldigt bra på...”*

En annan respondent anser dock att den största utmaningen fortfarande är att få ihop transportplaneringen med samhällsplaneringen, till exempel att det inte först byggs nya bostadsområden som sen i sin tur måste kollektivtrafikförsörjas. Samma person menar att det är viktigt att städer förtätas och att det byggs på ett sätt så att det går att utnyttja de befintliga kollektivtrafiksystemens styrkor.

Ett annat problem som ett par respondenter tog upp under intervjuerna var problemet med att det finns för få hållplatser och pendlarparkeringar längs med de större motortrafiklederna och motorvägarna. En lösning på detta skulle enligt dem kunna vara att redan i det tidiga planeringsskedet innan byggandet av en ny förbifart eller motorväg påbörjas, även planera för pendlarparkeringar, bytespunkter och hållplatser i anknytning till den nya leden. En respondent menar att detta är något som i princip aldrig finns med i planen för en ny motorväg idag.

Majoriteten av respondenterna menade också att det går att förenkla och effektivisera bussens framfart, framför allt inne i städerna genom busskörfält, bussprioriteringar och signalprioriteringar. I mångt och mycket anses det vara en fråga om att prioritera kollektivtrafiken framför bilen.

*”...Vid prioritering börjar vi med kollektivtrafik, gång och cykel, sen tar vi gods och logistik, sist tar vi privatbilarna. Om man tänker sig den prioriteringsordningen då får man också bättre körfält för bussar i en stad. Om det är fyrfiligt så tar man bort två fält för kollektivtrafiken och bilarna får de två fälten som blir över. Då försämrar man tillgängligheten för bilen i staden, så förbättrar man tillgängligheten för kollektivtrafiken. Detta är medvetet för att få ett bättre flöde, och fler kan resa i staden...”*

*”Nu har bilen prioriterats i hundra år och vi bygger samhällen utifrån att åka bil. det är inte längre så givet, varför ska vi ge alla plats för sin bil? varför ska vi inte ge plats för kollektivtrafiken på samma sätt? Då behövs det liksom en liten revolution i stadsplaneringen”*

En respondent menar att många politiker och planerare ofta pratar väldigt varmt om kollektivtrafik och att det borde satsas mer på busstrafiken och tågtrafiken. Men personen menar att det inte är lika många som visar rent handlingsmässigt att de är beredda att finansiera kollektivtrafiken i den utsträckning som det säger sig vilja.

En annan respondent upplever att öppenheten för kollektivkörfält och bussprioriteringar inne i städer som låg, även om det är en fråga som handlar om mognad, upplever personen att det är känsligt att gå in och ”peta” i bilfrågan.

*”...höga tjänstemän som sitter med stort ansvar skriker rätt ut att nej, vi kan inte ta bort ett körfält på XX-gatan förbi stationen, där det finns en fyrfältsväg, det skulle politiken aldrig gå med på...”*

En annan respondent instämmer, och menar att:

*”...man måste tassa fram och få acceptans bland lokala planerare, för det ställer ju till det lite, tar vi bilkörfält i anspråk så ställer det ju till problem. Då blir det ju väljare som vänder sig till sina politiker och är missnöjda och så. Sen är det ju några som vänder sig till politikerna och tycker att vad duktiga ni är...”*

Det finns olika uppfattningar bland respondenterna om hur medborgarna ser på kollektivtrafiklösningar som buskörfält och signalprioriteringar. Någon respondent menar att medborgare generellt sett brukar vara väldigt kollektivtrafikvänliga och öppna för denna typ av lösningar. En annan av respondenterna upplever dock att medborgare inte alls är särskilt öppna för denna typ av trafiklösningar. Skälet till detta menar respondenten är att många människor faktiskt vill kunna ta bilen ända in till centrum.

En av respondenterna menar att det går att förändra människors beteenden och syn på transportmedel, om den fysiska planeringen och transportplaneringen ändrar inriktning. Genom att planera städer och trafiksystem med buskörfält och bussprioriteringar minskas bilens framkomlighet samtidigt som den relativa attraktiviteten hos bussen ökar.

I planeringsprocessen och utformningen av kollektivtrafiken anses det vara viktigt med medborgarinflytande, med medborgarinflytande minskar risken för överklaganden och planerare får ta del av medborgarnas åsikter och tankar. En respondent menar att detta är en punkt som kan förbättras, då de resenärsundersökningar som genomförs av trafikövermännen och de nya kollektivtrafikmyndigheterna visar att resenärerna upplever att det är svårt att få sina röster hörda. Ett lågt medborgarinflytande eller ett vagt hänsynstagande till medborgarnas åsikter är negativt om visionen är att skapa en attraktiv busstrafik, då detta i förlängningen kan innebära att de resenärer som väljer att åka buss idag inte känner sig delaktig i utformningen och utvecklingen av den kollektiva busstrafiken.

#### **4.5 Utformning av kollektivtrafikfordon, buss och tåg**

Tåget anses av respondenterna i mångt och mycket vara ett attraktivare transportslag än buss vid långväga pendling. Några bidragande orsaker till det är att tåget kan konkurrera med bilen på ett annat sätt än vad bussen kan, eftersom att tåget kan vinna tid gentemot bilen på de lite längre sträckorna som kanske tar upp mot 30-60 minuter med tåg.

*”...det är mer komfortabelt att resa med tåg om man ska jobba under resan, eller om man vill äta någonting under resan, eller gå på toaletten, är det mycket lättare att göra det på ett tåg än på en buss. Även om det går på en buss kanske det inte är lika komfortabelt...”*

*”...tåget har lite bättre arbetsro och komforten för att kunna vila, arbeta och underhålla sig själv med att lyssna på musik eller lösa sudoku. Man hittar lättare ett sätt att kunna koppla av på, på ett tåg än på en buss idag...”*

De två ovanstående citaten har valts ut för att spegla respondenternas gemensamma tankar och åsikter om varför tåget i många avseenden anses som mer attraktivt än bussen vid långväga pendling.

Däremot ansåg respondenterna att bussar lämpar sig bra på lite kortare sträckor, på resor som tar upp emot 45 min. En respondent menar att om resan tar mer än 45 min är inte människor beredda att göra den uppoffring som det innebär rent bekvämlighetsmässigt, att sitta på en buss en längre tid. Respondenten menar att det blir en fråga som i slutänden handlar om bekvämlighet och integritet.

Under intervjuerna framkom det en del tankar och idéer om hur bussen skulle kunna förbättras. Endast en av respondenterna poängterade hur viktigt det är att de basala kraven och behoven som resenären har uppfylls i första hand. Personen pekade på en del till synes enkla men viktiga hygienfaktorer som bussen bör uppfylla. Bussen ska vara hel, ren och ha en fungerande klimatanläggning som kan styra temperaturen inne i bussen.

*”...den ska vara bra klimatmässigt, att det är reglerat och varmt på vintern är skönt, och på sommaren är det någorlunda svalt. Sen så kan liksom bygga på med uppkopplingen, men en buss som är uppkopplad och inte klimatet fungerar, då åker man inte...”*

*”...man måste förstå vilka bitar som är viktiga och upprätthålla dem för att sen utveckla servicen...”*

Respondenterna var eniga om att bussar oftast upplevs som väldigt trånga och de ansåg att utrymmet är viktigt om restiden på bussen ska kunna användas till att exempelvis arbeta. Då många resenärer som pendlar långa sträckor vill kunna förena restid och arbetstid i ett. För att det ska vara möjligt krävs det att bussen har ett bord som eventuellt går att fälla upp och ner, samt rymliga och komfortabla säten. Respondenterna menade också att det är bra om det finns tillgång till el och internetuppkoppling ombord på bussen.

Några goda exempel på nya och innovativa busslösningar lyftes fram under intervjuerna var bland annat expressbussen mellan Eskilstuna och Nyköping har det i vissa bussar satsats på firsitslösningar. En firsitslösning innebär enligt respondenten att det är:

*”...två stolar med glest mellan varje och två mittemot med en arbetsyta eller ett bord emellan...”*

Denna utformning skulle kunna liknas vid de som återfinns på många tåg idag. Ett annat bra busskoncept som många av respondenterna talade om i varma ordalag, är den busslinje som upprättats för arbetspendling mellan Nacka och Kista i Stockholm.

*”...att hitta affärsupplägg som man har gjort i Stockholm mellan Nacka och Kista, att öppna en linje mellan två olika orter där man vet att det finns en stor arbetsmarknad och där man vet att det kanske är lite kronligt att åka pendeltåg och buss och byta idag. Där man kan erbjuda ett enklare koncept och en högre komfort. Där man åker direkt, till ett hyfsat pris, med internet ombord och att du får en koppkaffe och en tidning varje dag och att du har ditt eget säte som du abonnerar på. Den typen av lösningar kan ju faktiskt höja komforten väsentligt...”*

I övrigt nämndes också stabiliteten som en svaghet hos bussen, bussen har en tendens att kränga och skaka mer än vad exempelvis spårbunden trafik gör. Skakningar och ryckningar har en negativ inverkan på hur resenären upplever bussens komfort. Därför menade respondenterna att det vore bra om det gick att öka stabiliteten hos bussarna i framtiden.

Andra lösningar som skulle kunna öka bussens attraktivitet är tillgång till toalett, att kanske kunna läsa en tidning på en skärm i sätet framför sig. Att det kanske finns tillgång till hörlurar och radiokanaler vid varje sittplats, i likhet med de system som finns på flygplan i dag.

En annan fördel som bussen har gent emot tåget, enligt en av respondenterna är att busschauffören kan ge resenärerna en annan service, genom att hjälpa dem av och på med exempelvis bagage.

## 4.6 Bus Rapid Transit, BRT

Bus Rapid Transit är enligt Trafikverket, ett kollektivt färdssätt med framtid. (Trafikverket, 2013:14) Många planerare talar idag om BRT i följande ordalag:

*”...Tänk tunnelbana eller spårvagn, men kör buss, alternativ som buss på räls...”*

Inom dagens trafikplanering talas det allt mer om attraktiva busslösningar som en del i utvecklingen av kollektivtrafiken. Om bussen ska kunna konkurrera med tåget vid exempelvis långväga pendling kan kanske BRT liknande lösningar vara en lämplig framtida lösning för att kunna stärka bussens attraktivitet i förhållande till tåget. BRT-system är ett bussystem där bussen blir högt prioriterad gent emot andra trafikslag i det befintliga transportnätet.

Det insamlade intervjumaterialet visar att kunskapen och uppfattningen om Bus Rapid Transit eller BRT skiljer sig åt mellan respondenterna. Det visar sig att de har delade tankar och uppfattning om i vilka relationer som BRT-lösningar lämpar sig bäst.

Ett par respondenter kände att de var dåligt insatta i vad BRT egentligen är och om det är ett system som kan användas i Sverige.

Några andra respondenter ansåg sig ha mer kunskap och insikt om BRT och de menade att det är ett jätteintressant system, där bussen blir mer som en spårvagn. Effektiviteten i systemet tror de ligger i att tänka tåg men köra buss, eller som någon sa tåg, fast på gummihjul. Trots att dessa respondenter hade lite mer kunskap om vad BRT är, hade de delade meningar om i vilka relationer som denna typ av bussystem lämpar sig bäst.

Några menade att BRT gör sig bäst på längre sträckor mellan städer eller viktiga noder. Andra menade att BRT inte lämpar sig för transporter på längre sträckor, utan gör sig bäst inne i städer.

Trots delade meningar om i vilka relationer som systemet är lämpligast att använda, var respondenterna eniga om att BRT kan ses som ett bussystem som är som en glidande skala, där det går att plocka vissa delar från systemet, till att bygga ut fullskaliga BRT-system.

*”...idag finns det bussystem som är lite grann åt BRT hållet med sådana här expressbussar, det finns ju lite olika betäckningar på det. De går ganska gent, de går regelbundet och det är ju också en form av det hållet i alla fall. Det är väl mer om man tror att det är tillräckligt, att bygga ut litegrann och vad man kan åstadkomma. Om det går att få över många resenärer utan att göra en fullskalig satsning...”*

En respondent menar ett första steg i arbetet mot BRT skulle vara att utforma fler busskörfält inne i städerna, då det många gånger tar lång tid för bussen att ta sig fram inne i städerna idag.

*”...genom busskörfält i städerna skulle bussen kunna konkurrera med bilen rent körtidsmässigt, men sen kan nästa steg vara en bra BRT lösning. Det skulle säkert vara en mycket mer rimlig investering än om man skulle börja bygga spårvagn. Jag tror inte att tidsförlusten som skulle kunna finnas om man jämför BRT och spårvagn är så pass liten, men kostnaden är mycket mindre...”*

Samma person menar att det vid en eventuell byggnation av BRT blir planeringsprocessen och samarbetet mellan kollektivtrafikens olika aktörer extra viktigt, då kommunerna och staten ansvarar för vägarna, medan kollektivtrafikmyndigheten och landstingen ansvarar för att upphandla busstrafiken.

En annan respondent menar att det finns svårigheter som måste överbryggas om det ska vara aktuellt att satsa på BRT. Då det finns konfliktpunkter i trafiksystemet där Bussen i BRT-systemet tvingas konkurrera med andra fordon.

*” ...i vissa relationer kanske det är möjligt att få ett kollektivtrafiksystem på väg som är skilt från annan biltrafik, genom kollektivtrafikkörfält och det finns ju BRT-lösningar med andra separerade körbanor och så vidare, men det är i väldigt få relationer i så fall och även där har vi korsande trafik i så fall där det finns vägkorsningar, det blir ändå ett antal stopp längs vägen så att säga. I många andra relationer finns det ändå delar av resan där man måste brottas med annan biltrafik och riskera att fastna i köer ... ”*

En respondent menar att det finns bussystem idag i Sverige som efterliknar BRT-systemet, bland annat i Karlstad, Skåne och Borås. Personen tror att det snart borde gå att utvärdera de systemen för att se hur effektiva dessa varit, för att sedan kunna dra en slutsats om hur effektiva systemen egentligen är eller kan bli i framtiden.

## 5. Analys

### 5.1 Inledning

I detta kapitel analyseras den insamlade empirin utifrån studiens valda teorier. För att uppsatsen ska ha en tydlig utformning, där de mest relevanta aspekterna belyses utifrån studiens syfte, har jag valt att redovisa analysen enligt samma struktur som i resultatkapitlet.

### 5.2 Kollektivtrafikens roll i arbetet för en hållbar regionförstoring

Det visade sig att samtliga respondenter som intervjuades var positivt inställda till kollektivtrafiken, de menade att det är bra om fler människor väljer att åka tillsammans och dela på transporter i stället för att alla åker i varsin bil. Om fler människor skulle välja att resa kollektivt istället för med bil skulle trängseln inne i städerna kunna minska, eftersom att både buss och tåg är mer yteffektiva transportmedel än bilen.

Ökad regionförstoring ger upphov till ett ökat resande och en ökad pendling som frestar på miljön. En av respondenterna ansåg att även om vi får nya drivmedel och ny teknik som kan leda till en minskning av bilarnas emissioner, eller om vi i framtiden kommer att få en helt fossilfri fordonsflotta på bilsidan, så kommer problemen med exempelvis de hälsofarliga partiklarna från trafiken och den ökade trängseln på vägarna fortfarande att kvarstå. Flera av respondenterna enades därför om att en andel av det ökande resandet måste ske med kollektiva färdmedel som tåg och buss, annars kommer regionförstoring inte att vara miljömässigt hållbar. Dessa tankar stämmer väl överens med det som Frändberg och Vilhelmsson (2010) skriver i sin artikel om en hållbar mobilitet och ett hållbart transportsystem. De menar att en ökad personlig rörlighet generellt sett kännetecknas av höga hastigheter och hög energiförbrukning. Idag står transportsektorn för en fjärdedel av koldioxidutsläppen, detta innebär att människors fysiska rörlighet är en huvudkälla till de ökande utsläppen av växthusgaser i atmosfären. Därför handlar hållbara transporter inte bara om tekniska innovationer som ska effektivisera transportsystemet, det handlar också om att människor måste börja välja alternativa färdmedel till bilen, så som buss och tåg. (Frändberg & Vilhelmsson, 2010)(Knowels, 2008)

Det insamlade intervjumaterialet visade på att det inte går att utnämna ett specifikt kollektivtrafikmedel som är mest lämpligt för långväga pendling i. Ibland är det tåget och ibland är det bussen som är det mest effektiva och attraktiva alternativet. Respondenterna menar precis som Torsten Hägerstrand, att de tidsgeografiska aspekterna, tid, rum, plats och individ är det som avgör vad som är mest effektivt och attraktivt, och dessa är unika och skiljer sig åt från fall till fall. (Gren & Hallin, 2003)

### 5.3 Transport-, betal- och informationssystem

Det fanns många tankar och idéer hos respondenterna om hur utformningen av transportsystemet, biljettsystemen och informationssystemen inom kollektivtrafiken skulle kunna förbättras, för att bussen attraktivitet skulle kunna öka.

Kollektivtrafikresandet med buss såväl som tåg skulle kunna underlättas om intermodaliteten i transportsystemet ökade. Tillgängligheten och användbarheten inom kollektivtrafiken skulle bli bättre om flera olika typer av transportslag länkades samman. En resenär är sällan bara en bussresenär, den är oftast något mer, som exempelvis en gångtrafikanter, bilist eller cyklist som ska ta transporter sig till och från en hållplats eller en knutpunkt. Både den insamlade empirin och forskningen visar på att intermodaliteten är en viktig förutsättning för att det ska finnas ett hållbart resande i samhället. (Bjerkemo, 2010)

Informanterna menade att bytespunkter, hållplatser och pendelparkeringar är viktiga noder i trafiksystemet där olika typer av transporter kan länkas samman. Bjerkemo menar likt många av respondenterna, att trafikslagen måste sammanverka, för att stödja och komplettera

varandra. Därför är det viktigt att samhällsplanerare och utförare tänker utifrån ett ”hela-resan-perspektiv” när de planerar för framtidens transporter. Dessutom måste resenärens behov vara det primär och för att minska risken att människor utan bil exkluderas eller segregeras i ett allt mer regionalt samhälle, så måste tillgängligheten och användbarheten i kollektivtrafiken stärkas, vilket skulle vara möjligt med en ökad intermodalitet. (Ibid.)

Alla respondenterna hade tankar om hur planeringen och utformningen av och runt om kring hållplatserna, bytespunkterna och pendelparkeringarna kan förbättras. Exempelvis kan säkra planskilda cykel- och gångbanor byggas ihop med hållplatser, på så vis länkas fler olika transportslag samman i en punkt, samtidigt som det också leder till en ökad trafiksäkerhet. Enligt Hydén (2010) sker de flesta trafikolyckorna som är kopplade till kollektivtrafiken i samband med väntetiden eller kopplat till på- och avstigningen av fordonet. Genom säkra gång- och cykelvägar som leder hela vägen fram till hållplatserna eller bytespunkterna, elimineras riskerna runt denna typ av trafikolyckor.

Fler hållplatser och pendelparkeringar i anknötning till motortrafikleder och motorvägar lyftes fram under intervjuerna som en lösning på hur restiderna inom busstrafiken skulle kunna kortas ned. Respondenterna upplever att det idag finns en brist av hållplatser längst med stora och tungtrafikerade vägar som motorvägar, detta leder till att många bussar tvingas fortsätta köra på de äldre och oftast snirkligare vägarna med lägre hastigheter, fast än nya gena motorvägar och andra mötesfria vägar byggs. Resultatet av detta blir att vägstandarden och restiderna för bilisterna förbättras, medan bussens restid och framkomlighet består. Bristen på motorvägar beror delvis på att det är problematiskt att anlägga busshållplatser i direkt anknötning till motorvägarna. Restiden ses som en av de absolut starkaste avgörande faktorn för hur resenären väljer att transportera sig. Ska bussen bli mer framgångsrik anser respondenterna att expressbussar och stomlinjebussar måste få tillgång till motorvägarna. Forskningen visar att en genomgående trend är att de transportmedel som resenären finner mest flexibla, individuella och snabbast gynnas framför den mer långsamtgående, linjebundna och tidtabellstyrda transportslag. Det vill säga de kollektiva transportslagen. (Frändberg, Vilhelmsson 2005)

En viktig uppgift för trafikplanerare och trafiksamordnare kan därför vara att planera och utforma en kollektivtrafik där restiden och väntetiderna minimeras, om målet med att locka fler människor att resa kollektivt ska uppnås. Några viktiga delar i arbetet med att stärka kollektivtrafiken, handlar alltså om att effektivisera och snabba upp express- och stomlinjebussarna. Att också samordna turlistor mellan buss och tåg kan leda till en ökad tillgänglighet och intermodalitet. (Holmberg, 2010)

En annan del i arbetet med att förbättra för resenärerna rent väntetidsmässigt, kan ligga i den fysiska utformningen av de större knutpunkterna som ligger lite mer centralt. Är det en större knutpunkt där många människor passerar, kan det vara viktigt med tillgång till toalett, mataffärer och andra faciliteter. På så sätt kan resenären använda väntetiden till att exempelvis handla mat eller uträtta andra ärenden. Detta gör att resenären kan uppleva att det finns ett mervärde i att vänta, vilket är positivt då väntetiden ofta upplevs som den mest besvärandedelen av den kollektiva resan. (Holmberg & Hydén, 1996)

Ytterligare en viktig del i den fysiska utformningen som handlar om tillgänglighet och användbarhet i transportsystemen som en av respondenterna berörde, handlade om utformningen av de stora knutpunkterna. Med fördel utformas de så att det går smidigt för resenären att byta mellan regionalbuss, lokalbuss och tåg, utan att den ska behöva gå långa sträckor.

Det finns också en enhetlig syn hos samtliga respondenter när det kommer till utformningen av bussystemen. Systemen måste utformas så att resenärerna upplever de som tydliga. Med tydlighet menar respondenterna allt från utformning av tidtabeller till information om var bussen avgår och var bussen stannar. Tydligheten ska finnas genom hela



resan, från startpunkt till målpunkt, resenär ska uppleva samma tydlighet oavsett om den stiger på i början eller i mitten av en resa. Det är också viktigt att informationen kring tillfälliga förändringar i bussystemet och ersättningsbussar blir bättre och att den når ut till resenären.

Holmberg (2010) menar att informationen är grundläggande för användandet av kollektivtrafiken. För att resenären ska kunna veta hur den ska ta sig till resans målpunkt behöver den veta var ifrån bussen avgår, när den avgår, vad det kostar att åka med och vilka betalmedel som är godkända på bussen. Denna information återfinns i regel i tidtabell, på internet, i mobiltelefonen eller eventuellt via telefon. Dock är det viktigt att tidtabellen är tydligt utformad så att resenären kan tyda informationen som finns i tabellen. (Holmberg, 2010)

Resenären behöver också veta var bussen stannar och om resenären ska anknyta med annan buss, behöver den även veta vilken buss den ska anknyta med och när den bussen beräknas avgå. Denna information kan resenären tillgodogöra sig via tidtabell, internet, appar, linjekartor, skyltar på hållplats och i fordon, men även via en hjälpsam busschaufför. När resenären är ombord på bussen behöver den veta var i linjesträckningen den befinner sig och när det är dags att kliva av. Då måste bussen vara utformad med en linjekarta samt digitala skyltar och anrop som anger nästa stopp.

Det är dessutom viktigt att resenären informeras om eventuella störningar som förseningar eller omläggningar av trafik. Denna information behövs i alla leden av resan, från startpunkten fram till resans slutmål. Det är således helt avgörande hur väl informationen fungerar, att informationen på fordonet är bra, hjälper inte om informationen inte når fram till de väntande på hållplatsen. En annan informationsdel som respondenterna anses kan förbättras, är den datoriserade information som finns om trafiken i transportsystemen via realtidssystemen som gör att information förmedlas ut till resenärerna via elektroniska skyltar på hållplatser och fordon, eller via annan teknik. (Holmberg, 2010)

Respondenterna menade också att dagens biljett- och betalssystem inom kollektivtrafiken inte är tillräckligt användarvänliga, det vore önskvärt om resenären kan välja att betala sin resa, kontant, med betalkort, resekort eller mobiltelefon. Med de betalssystem som finns inom kollektivtrafiken idag, är det inte resenären som väljer hur den ska betala sin resa, det är systemet som väljer åt den. Ett exempel på detta är att det oftast inte är möjligt att betala kontant på bussar och tåg idag. Betalssystemet kan därför ses som en kapacitetsrestriktion. Ett betalssystem som begränsar resenärernas val, innebär att det kan finnas barriäreffekter i systemet som exkluderar vissa grupper eller individer i samhället från att åka buss. Andra resenärer kanske kan behärska betalssystemen, men väljer att avstå för att de är för avancerade och tidskrävande. Bjerkemo (2010) anser att betal- och biljettsystemen inom kollektivtrafiken bör homogeniseras för att underlätta för resenären. (Bjerkemo, 2010)

Turtätheten ses bland respondenterna som en av de viktigaste faktorerna näst efter restiden för att människor ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv. Expressbussar i starka stråk bör därför ha en relativt god turtäthet. Det bästa vore om dessa bussar hade en styv tidtabell, och att de kunde avgå kontinuerligt under de mest högtrafikerade perioderna på dygnet. Respondenterna menar också att antalet stopp för av- och påstigande bör minskas om effektiviteten och restiderna med expressbussarna ska bli bättre.

En annan orsak som gör att restiderna kan bli långa på bussen, beror på att bussens framkomlighet i många fall reduceras inne i städerna. Några lösningar i den fysiska utformningen av städerna kan därmed vara att införa bussgator och busskörfält samt införa buss- och signalprioriteringar. På så vis ökar bussens framkomlighet, körtiderna kan förkortas och sannolikheterna att tidtabellerna hålls förstärks. Rent kostnadsmissigt är det billigare att införa signalprioriteringar än busskörfält. (Holmberg, 2010)

Respondenterna menar att en del i att öka bussens attraktivitet ligger i att bussresenärerna känner sig prioriterade gent emot bilisterna när de reser inne i städerna.

#### 5.4 Trafik- och samhällsplanering

Purvis och Grainger, menar att samhällsplanering och miljöplanering är av största vikt för att uppnå en hållbar rörlighet. Genom stadsplanering och infrastrukturplanering går det att påverka individens användande av resurser, genom att omfördela flöden av varor, tjänster, ekonomi och människor i rummet på olika nivåer, lokalt, regionalt, nationellt som globalt. Detta är viktiga komponenter för att det ska gå att nå en hållbar rörlighet. (Purvis & Grainger, 2004)

Under intervjuerna pratade respondenterna mycket om utformningen av transportsystemet, deras egen och de andra aktörernas roller i arbetet med den fysiska planeringen och samhällsplaneringen. Precis som Frändberg och Vilhelmsson(2010) menar de att det är viktigt att koppla samman trafikplaneringen med den fysiska planeringen av samhället.

Bjerkemo(2010) menar att vissa viktiga grundkomponenter måste finnas för att en planeringsprocess ska upplevas som bra dels handlar det om delaktighet, en god och öppen dialog, samt att de som medverkar känner att de har inflytande.

Respondenterna menade att en viktig del i planeringsarbetet är att de olika aktörerna och medborgarna träffas i ett tidigt skede i varje ny planeringsprocess, för att utbyta information, behov och för att kunna fastslå en gemensam målbild och arbetsplan. Kollektivtrafiken är ett uppdrag som många olika aktörer i samhället ansvarar för, därför är det viktigt att planeringsarbetet utgår från en gemensam målbild. En målbild kan exempelvis vara ett inriktningsmål, ett nyckeltal, en vision eller ett scenario. (Ibid.) Uppstår det målkonflikter kan dessa kanske lösas genom att omformulera målet, pröva målet mot de övergripande transportpolitiska målen, välja ett annat delmål eller prioritera annorlunda. En sista utväg är att acceptera att det finns en målkonflikt och göra det bästa som går av situationen. (Ibid.)

En respondent menar att det också är viktigt att dryfta de eventuella problem som finns i den fysiska miljön kopplat till trafiksystemet. Därför anser respondenten att de medverkande inte bara ska fokusera på målbilden utan också våga ställa de kritiska frågorna om vad som behöver förbättras. När problemen avhandlats går det att fokusera på målbilden, en klar och tydlig målbild, ger någonting att eftersträva, samtidigt som det också ställer krav på att de investeringar och åtgärder som genomförs i trafiksystemet följs upp. (Bjerkemo, 2010)

Alla aktörer är lika viktiga i genomförandet av planeringen, då kunskapen om systemets olika delar måste finnas med från början. Det är också viktigt att alla parter förstår hur de olika delarna i trafiksystemet hänger samman och påverkas av varandra. (Ibid.) Därför är det betydelsefullt att medborgare, kommunala, regionala och nationella planerar träffas i ett tidigt skede tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten och andra berörda parter. Respondenterna menar att det är angeläget att hålla en god dialog med medborgarna för att kunna upprätta bra planer och samtidigt minskar risken för överklaganden. Banister (2008) instämmer i respondenternas åsikter angående medborgarinflytande, men han anser också att det är viktigt att delge medborgarna vilket utfall av en viss förändring, åtgärd eller investering givit. (Banister, 2008)

Om bussen attraktivitet ska öka, anser majoriteten av respondenterna att en del i arbetet kunde bestå i att förenkla och effektivisera bussens framfart, framför allt inne städerna. Detta är möjligt genom att förändra den fysiska utformningen inne i städerna med busskörfält, bussprioriteringar och signalprioriteringar. I mångt och mycket anses det vara en fråga om att prioritera kollektivtrafiken framför bilen. En annan respondent menar att många politiker och planerare ofta pratar väldigt varmt om kollektivtrafik och tåg, att vi borde satsa mer på busstrafiken och tågtrafiken. Men personen menar också att det inte är lika många som visar

rent handlingsmässigt att de är beredda att finansiera kollektivtrafiken i den utsträckning som det säger sig vilja.

Flera respondenter upplevde att det finns en brist på öppenheten för kollektivkörfält och bussprioriteringar bland de kommunala planerarna och politikerna. Trots den upplevda bristen på öppenhet hos lokala planerare och politiker håller en av respondenterna med Purvis och Grainger, och menar att det går att förändra människors beteenden och syn på transportmedel genom att ändra inriktning på den fysiska planeringen och trafikplaneringen. Genom att planera städer med busskörfält och bussprioriteringar minskas bilens framkomlighet samtidigt som den relativa attraktiviteten hos bussen ökar. På så vis förbättras användarvänligheten hos de mer miljövänligare alternativen som buss och tåg. (Vilhelmsson, 2007)

## 5.5 Utformning av kollektivtrafikfordon, buss och tåg

Under bearbetningen av det insamlade empirimaterialet syns en tydlig koppling mellan restid, komfort och utformning av fordon. Sandow och Westin (2007) visar genom sin forskning att människor ofta har en positiv inställning till att pendla till jobbat. Den önskade restiden till arbete med buss och bil ligger mellan 15-20 minuter. Tar resan 45 minuter eller längre tid så avtar benägenheten att pendla. En respondent menar att om resan tar mer än 45 min är inte människor beredda att göra den uppoffring som det innebär rent bekvämlighetsmässigt, att sitta på en buss så länge, då det i slutänden handlar om bekvämlighet och integritet.

Under intervjuerna framkom det också en del tankar och idéer från respondenterna om hur bussen komfort och utformning skulle kunna förbättras. Endast en av respondenterna poängterade hur viktigt det är att de basala kraven och behoven som resenären har uppfylls i första hand. Personen pekade på en del till synes enkla men viktiga hygienfaktorer som bussen bör uppfylla. Bussen ska vara hel, ren och ha en fungerande klimatanläggning som kan styra temperaturen inne i bussen.

Respondenterna var eniga om att bussar oftast upplevs som väldigt trånga och de ansåg att utrymmet är viktigt om restiden på bussen ska kunna användas till att exempelvis arbeta. Då många resenärer som pendlar långa sträckor vill kunna förena restid och arbetstid i ett. För att det ska vara möjligt krävs det att bussen har ett bord som eventuellt går att fälla upp och ner, samt rymliga och komfortabla säten. Respondenterna menade också att det är bra om det finns tillgång till el och internetuppkoppling ombord på bussen. Ovannämnda komfort och utformningspunkter styreker Hägerstrands teorier om att människans bakomliggande behov och krav är viktiga vid valet av transportmedel. (Gren & Hallin, 2003)

I övrigt nämndes också stabiliteten som en svaghet hos bussen, bussen har en tendens att kränga och skaka mer än vad exempelvis spårbunden trafik gör. Skakningar och ryckningar har en negativ inverkan på hur resenären upplever bussens komfort. Skakar och rycker det för mycket under resan kommer restiden att förlora i värde. Många som pendlar långa sträckor vill kunna kombinera restid med något annat som upplevs som värdefullt. Vad detta något kan vara är helt individuellt, resenärer är ingen homogen grupp. Behoven och önskemålen kan variera beroende på exempelvis om resenären är en van eller ovan kollektivtrafik användare, dess ålder, kön, familjesituation, rörelsehinder eller andra handikapp. Om resenären har tillgång till egen bil kan också vara av betydelse för hur resenären kommer att uppleva den kollektiva resan och restidens mening. (Holmberg, 2010)

Den som arbetar eller studerar vill många gånger kombinera arbetstid och restid i ett, medans andra resenärer använder restiden till att läsa bok, lyssna på musik eller talböcker. Att sova, fundera, använda någon form av informationsteknologi eller titta ut genom fönstret är andra vanliga sysselsättningar som pendlare underhåller sig med under restiden. (Fahlén, 2013)

## 5.6 Bus Rapid Transit, BRT

Det insamlade intervjumaterialet visar att kunskapen och uppfattningen om Bus Rapid Transit eller BRT skiljer sig åt mellan respondenterna. Det visar sig att de även har delade tankar och åsikter om i vilka relationer som BRT fungerar bäst.

Några menade att BRT gör sig bäst på längre sträckor mellan städer eller viktiga noder. Andra menade att BRT inte lämpar sig för transporter på längre sträckor, utan gör sig bäst inne i städer. Trots delade meningar om i vilka relationer som systemet är lämpligast att använda, var respondenterna eniga om att BRT kan ses som ett bussystem som är som en glidande skala, där det går att plocka vissa delar från systemet, till att bygga ut fullskaliga BRT-system.

En person menar att det vid en eventuell byggnation av BRT blir planeringsprocessen och samarbetet mellan kollektivtrafikens olika aktörer extra viktigt, då kommunerna och staten ansvarar för vägarna, medan kollektivtrafikmyndigheten och landstingen ansvarar för att upphandla busstrafiken.

En annan respondent menar att det finns svårigheter som måste överbryggas om det ska vara aktuellt att satsa på BRT. Då det finns konfliktpunkter i trafiksystemet där bussen i BRT-systemet kommer tvingas att konkurrera med andra fordon.

En respondent menar att det finns bussystem idag i Sverige som efterliknar BRT-systemet, bland annat i Karlstad, Skåne och Borås. Personen menar att det snart borde gå att utvärdera de systemen för att se hur effektiva de egentligen är.

## 6. Sammanfattande resultat och slutsatser, samt framtida forskning

### 6.1 Inledning

I detta sjätte och avslutande kapitel redovisas i korthet de viktigaste slutsatserna som framkommit under studiens genomförande. Kapitlet avslutas med ett avsnitt där reflektioner och förslag om framtida forskningsområden med koppling till studien presenteras.

### 6.2 Sammanfattande resultat och slutsatser

Syftet med studien är att undersöka hur samhälls- och trafikplanerare bedömer att buss kan bli ett attraktivare transportmedel, jämfört med tåg, vid långväga pendling.

Den första frågeställningen som studien utgår från är hur bussen roll som kollektivt transportmedel vid långväga pendling kan stärkas i förhållande till tåget. Studiens resultat fastslår att det som krävs för att locka över fler människor till kollektivtrafik med buss från tåg- och bilsidan, är att bussen kan konkurrera med tåget och bilen rent tidsmässigt. Respondenterna enades om att restiden i de flesta fall är den avgörande faktorn när människor väljer färdmedel och om det ska vara möjligt att stärka bussens roll gentemot tåget samt, öka dess attraktivitet måste restiderna förbättras.

Det finns många förslag och lösningar på hur bussens restider kan kortas ner. Det kan exempelvis handla om att införa fler direktbussar och expressbussar, eller att prioritera bussen framför andra trafikslag i trafiknätet, framför allt inne i städerna i stråk och relationer där köbildning är vanligt förekommande. Att prioritera bussen framför bil är dock fortfarande någonting som upplevs som mycket kontroversiellt i många sammanhang och om denna typ av åtgärder ska vara möjliga att genomföra, är det viktigt att övertyga politiker, näringsliv och medborgare om de kortsiktiga såväl som långsiktiga vinster som finns med denna typ av trafikprioriteringar. Dessutom är det viktigt att politiker och tjänstemän vågar visa rent handlingsmässigt att de är beredda att finansiera kollektivtrafiken i den utsträckning som de i mångt och mycket säger sig vilja.

Den andra frågeställningen rör samhällets infrastruktur och betydelsen av utformningen av infrastrukturen för bussens attraktivitet. Resultatet i denna studie visar att utformningen av infrastrukturen indirekt påverkar bussens attraktivitet och att denna skulle kunna stärkas genom en ökad intermodalitet där flera olika trafikslag länkas samman i större noder och bytespunkter i trafik- och infrastrukturens system. En ökad intermodalitet kan därmed leda till att människor upplever bussen som mer tillgänglig och användbar.

En annan viktig del i utformningen och tillhandahållandet av infrastruktur och en attraktiv kollektivtrafik, handlar om att planera, skapa och upprätthålla trygga och trafiksäkra hållplatser och pendelparkeringar.

Studiens tredje och sista frågeställning handlar om betydelsen av ett gott samarbete mellan Kollektivtrafikmyndigheten, Regionförbundet, Trafikverket och andra parter för att kunna skapa en attraktiv busstrafik. Studiens resultat både bekräftar och visar på den komplexitet som är kopplad till planeringen, genomförandet och driften av den kollektiva busstrafiken. Komplexiteten består av att det är många aktörer med olika ansvarsområden som är inblandade i arbetet med att planera, utforma och tillhandahålla den kollektiva busstrafiken. Detta innebär att samarbetet mellan de olika parterna är av stor betydelse och att en god planeringsprocess är viktig för att kunna tillhandahålla en användbar och attraktiv busstrafik. Resultatet visar även att det är angeläget att planerare ser till helheten i trafikplaneringen och därför bör fokus i planeringsprocessen ligga på att tillhandahålla ”hela-resor” som uppfyller resenärens behov och krav. I förlängningen innebär det att resenären och resenärsperspektivet bör vara en central utgångspunkt i planeringsprocessen. Resultatet visar också att en god planeringsprocess bör starta i ett tidigt skede, där Trafikverket, Regionförbundet,

Kollektivtrafikmyndigheter, kommunala planerare, medborgare och andra intressenter och berörda parter deltar. Dessutom handlar trafikplanering om att planera för framtiden, både genom att formulera mål och visioner, men också om att identifiera fel och brister i de befintliga trafiksystemen. För att planeringsarbetet ska fortlöpa på ett bra vis, bör det i ett tidigt skede upprättas tidsplaner för genomförandeprocessen. En viktig slutsats från studien är att en av de största utmaningarna för att skapa en attraktiv busstrafik, handlar om att få en bättre integrering av trafikplaneringen i den övriga samhällsplaneringen.

För att knyta an till studiens syfte, finns det en rad olika parametrar som skulle kunna förändras, förstärkas eller läggas till för att öka bussens attraktivitet vid långväga pendling, i förhållande till tåget.

Bussens attraktivitet skulle exempelvis kunna stärkas genom förbättrade och förenklade betal- och informationssystem. En annan del i skapandet av en attraktiv busstrafik ligger i utformning av fordonen. Först och främst måste resenärens basala behov tillfredsställas, genom exempelvis fungerande klimatanläggningar och säkerhetsbälten ombord på fordonen, innan det satsa på bussar som har exempelvis gratis trådlöst internet.

Slutligen framgår det av det insamlade intervju materialet att det inte går att utnämna ett specifikt kollektivtrafikmedel som lämpar sig bäst vid långväga pendling, ibland är det tåget och ibland är det bussen som är det mest effektiva och attraktiva alternativet. Detta beror troligen på flera av de ovannämnda faktorerna som rör bland annat utformningen av rummet och/eller platsen, restider, turtäthet, tillgänglighet till, samt användbarheten av olika kollektivtrafiksystem, men det har också att göra med vem den enskilde resenären är. Den enskilde individen och den eventuella resenärens behov är viktiga, då dessa behov i mångt och mycket är helt avgörande för valet av transportmedel vid långväga pendling.

### 6.3 Framtida forskning

För att få en djupare förståelse och kunskap om hur bussen kan bli ett attraktivare transportmedel jämfört med tåg vid långväga pendling, vore det intressant att göra en fokusgrupps intervjustudie. I en sådan intervju kan samtliga deltagare som varit med träffas vid ett och samma tillfälle, vilket skulle kunna leda till en livligare diskussion om hur bussen kan göras mer attraktiv vid långväga pendling.

Det hade även varit intressant att intervjua andra viktiga aktörer i samhället med koppling till kollektivtrafik- och infrastrukturfrågor så som politiker, pendlarföreningar och operatörer på utförarsidan, för att få ta del av deras synsätt och tankar om bussen som kollektivtrafikmedel.

Under genomförandet av studien framkom det även flera intressanta förslag på nya studieobjekt och forskningsområden. Ett sådant var att studera redan befintliga busslinjer som anses vara föregångare eller goda exempel på hur en attraktiv busstrafik kan se ut.

”Trosa bussen” är ett sådant exempel, denna kör pendeltrafik mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholm, ett annat exempel var Åkerbergsbuss och bussen mellan Nacka och Kista i Stockholm. Andra bussbolag som också nämndes under intervjuerna var Swebus Express, Nettbuss, GoByBus samt Ybuss. Respondenterna menade att dessa bolag har ett koncept som innebär att de ger sina bussar en mer personlig prägning, vilket kan ge ett mervärde för resenären. Respondenterna menade att det kanske finns delar i dessa koncept som kan användas för att öka bussens attraktivitet även i pendlarsammanhang, därför vore det intressant att studera dessa bolag samt deras bussar närmare.

Ytterligare ett forskningsområde som utkristalliserats under studiens gång är studiet av de större regionala bussatsningar som gjorts i Sverige. Några exempel är kollektivtrafik med buss i Göteborg, Karlstad, Jönköping, Borås och Skåne. Enligt en av respondenterna är Skåne län s bra på att tillhandahålla en bra kollektivtrafik med buss som också har en god tillgänglighet.

Det hade också varit intressant att studera intermodaliteten närmare, Danmark är ett exempel på ett land där denna typ av studie skulle kunna genomföras, då de har lyckats bra med att integrerar cykel-, tåg- och bussystemen med varandra.

Slutligen kan det också vara givande att gå djupare in och studera själva planeringsprocessen och de olika aktörers ansvarsområden i planeringen, genomförandet och tillhandahållandet av kollektivtrafiken.

## Referenslista

### Skriftliga referenser

- Banister, D. (2008): "The sustainable mobility paradigm", in *Transport policy* 15, pp. 73–80
- Bjerkemo, S-A. (2010): Metoder och verktyg för trafikplanering. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 443-476 Lund: Studentlitteratur.
- Bryman, A. (2002): *Samhällsvetenskapliga metoder* Malmö: Liber
- Carlstein, T. (1994): *Människans villkor i transportsamhället i ett humanekologiskt perspektiv – Om individen, kulturmiljön och transportererna*, Humanekologiska avdelningen, Lunds universitet
- Ericsson, E & Ahlström, P (2010): Miljö. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 153-212 Lund: Studentlitteratur.
- Enquist, B. (1999): *Från produktionsparadigm till serviceparadigm?* Karlstad University
- Fahlén, D. (2013): *Restidens bruk och mening, en studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen* Göteborg: Kompendiet
- Flowerdew, R. & Martin, D. (2005): *Methodes in human geography, a guide for students doing a research project*. Edinburgh: Pearson Education Limited
- Frändberg, L. Thulin, E. & Vilhelmsson, B. (2005): *Rörlighetens omvandling, om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur
- Frändberg, L. & Vilhelmsson, B. (2010): "Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography" in *Geography Compass* 4/2 pp. 106-117
- Gottfridsson, H-O. (2007): *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar. En studie av arbetspendling i småbarnshushåll med Kils kommun som exempel* Karlstad: Universitetstryckeriet
- Gren, M. & Hallin, P. (2003): *Kulturgeografi - en ämnesteoritisk introduktion*. Lund:Liber
- Hatzopoulou, M, & Miller, E.J. (2008): Institutional integration for sustainable transportation policy in Canada in *Transport Policy* 15 pp.149–162
- Holmberg, B. (2010): Kollektivtrafik. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 243-314. Lund: Studentlitteratur.
- Holmberg, B. & Hydén, C. (1996): *Trafiken i samhället, Grunder för planering och utformning* Lund: studentlitteratur
- Holmberg, B. Ståhl, A. Almén, M & Wennberg, H. (2010): Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 55-84. Lund: Studentlitteratur.
- Hydén, C. (2010): Trafiksäkerhet. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 85-154 Lund: Studentlitteratur.



- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional sciens? *Reg. Sci. Assoc. Pap.* 24, 7-21
- Knowles, R. D. Shaw, J. & Docherty, I. (2008): *Transport geographies: Mobilities, flows, and spaces* Malden: Blackwell Publishing
- Purvis, M. & Grainger, A. (2004): *Exploring Sustainable Development* London: Earthscan
- Sandow, E. & Westin, K. (2007): *Regionförstoring i glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse* TRUM, Umeå Universitet
- Schilling, R. (1999): *Accessibility To Train From Information To Station – A Study Based On A Literature Review And Other References*, KTH, Division Of Traffic And Transport Planning, Working paper, Stockholm
- Statens institut för kommunikationsanalys [SIKA]. (2007): *Samverkan kring regionförstoring* (2007:1). Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys
- Statens institut för kommunikationsanalys [SIKA]. (2010): *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2008*. (2009:29). Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys
- Vetenskapsrådet (2002): *Forskningsetiska principer inom humanistisk- samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm: Vetenskapsrådet
- Vilhelmsson, B (2007): “The use of the car-mobility dependencies of urban everyday life”, in *Transportation Research Board* pp. 145-164
- Wahl, C. & Jonsson, L. (2010): Trafikens uppkomst och drivkrafter. I C. Hydén (Red.), *Trafiken i den hållbara staden* pp. 11-42 Lund: Studentlitteratur.
- Witlox, F. (2010): Commuting. I B. Warf (Ed.). *Encyclopedia of geography*. pp.554-556 Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc.
- Proposition 2008/09:93
- Trafikverket (januari 2012): Förstudie Nora – Örebro Slutrapport
- Trafikverket (2013-01-22): Åtgärdsvalsstudie – en bättre tillgänglighet i ståreket mellan Oxelösund/Nyköping och Eskilstuna/Västerå
- Trafikverket (2013:14) Bus Rapid Transit – ett kollektivt färdssätt med framtid
- Trafikverket (2013) Remissversion 2013-06-04, Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025

## Internet

Kollektivtrafikmyndigheten Sörmland:

<http://www.landstingetsormland.se/extraringang/Kommunalforbundet-Sormlands-kollektivtrafikmyndighet/>

Kollektivtrafikmyndigheten Örebro:

<http://www.orebroll.se/sv/Regionalutveckling/Kommunikationer/>

[www.ne.se](http://www.ne.se) Sökord: Södermanlands Län, 2013-05-02

[www.ne.se](http://www.ne.se) Sökord: Örebro Län, 2013-05-02

[www.ne.se](http://www.ne.se) Sökord: Hållbar utveckling, 2013-08-01

[www.ne.se](http://www.ne.se) Sökord: Brundtlandrapporten, 2013-08-01

[www.ne.se](http://www.ne.se) Sökord: Samhällsplanering, 2013-08-01

Region Sörmland: [http://www.region.sormland.se/om\\_regionforbundet.aspx](http://www.region.sormland.se/om_regionforbundet.aspx)

Trafikverket: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Snabbfakta-om-Trafikverket/>

Transportstyrelsen: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik/Olycksstatistik-vag/Nationell-statistik1/Arsvis-statistik/Personskadeolyckor/>

## Muntliga referenser

Vilhelmsson, B, Föreläsning – Miljöplanering (2013-02-26) *Hållbar urban rörlighet, rörlighet, flöden och miljön*. Göteborg

Intervjuperson 1 - Kollektivtrafikmyndigheten, Örebro län (2013-04-22)

Intervjuperson 2 - Strateg, Trafikverket (2013-04-29)

Intervjuperson 3 - Samhällsplanerar, Trafikverket (2013-04-29)

Intervjuperson 4 - Utredare, Trafikverket (2013-05-03)

Intervjuperson 5 - Kollektivtrafikmyndigheten, Sörmlands län (2013-05-03)

Intervjuperson 6 - Kollektivtrafikmyndigheten, Sörmlands län (2013-05-03)

Intervjuperson 7 - Samhällsplanerare, Trafikverket (2013-05-07)

Intervjuperson 8 - Utredare, Trafikverket (2013-05-08)

Intervjuperson 9 - Regionförbundet, Sörmlands län (2013-05-08)

## Bilagor

### Bilaga 1

#### Trafikverket

Trafikverket bildades den 1 april 2010 och de ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet i Sverige. Trafikverket är ansvariga för byggande, drift och underhåll av det statliga transportnätet. Dessutom arbetar Trafikverket för tillgängligheten i den kollektiva persontrafiken genom bland annat upphandling av avtal.

(<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Snabbfakta-om-Trafikverket/> hämtad 2013-05-13)

#### Regionförbundet Sörmland

Regionförbundet Sörmland ägs av Landstinget i Sörmlands län och de nio kommunerna: Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa och Vingåker. Regionförbundets är ett samverkansorgan som skall arbeta med att främja utvecklingen i länet och den regionala utvecklingen, regionförbundet arbetar särskilt med den regionala samverkan som rör infrastruktur, näringsliv, kompetensutveckling, arbetskraftstillgång samt miljö och klimatfrågor. Regionförbundet i Sörmland har även som uppgift att verkställa uppdrag från staten. ([http://www.region.sormland.se/om\\_regionforbundet.aspx](http://www.region.sormland.se/om_regionforbundet.aspx) hämtad 2013-05-13)

#### Kollektivtrafikmyndigheten Örebro

I Örebro län är det Landstinget i Örebro län och Länstrafiken som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten, därmed är det Landstinget som ansvarar för kollektivtrafiken i länets 12 kommuner: Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Ixå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora och Örebro. Landstinget och Länstrafiken har i uppdrag att samordna upphandlingen och utförandet av länets kollektivtrafik, buss, tåg samt sjukresor och färdtjänst. (<http://www.orebroll.se/sv/Regional-utveckling/Kommunikationer/> hämtad 2013-05-13)

#### Kollektivtrafikmyndigheten Sörmland

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland är ett kommunalförbund med medlemmar från Landstinget och länets nio kommuner: Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa och Vingåker. Den regionala kollektivtrafikmyndighet i Sörmland har det samlade ansvaret för kollektivtrafiken i länet och de äger Länstrafiken Sörmland AB, vilka i sin tur har i uppdrag att samordna upphandling och utförande av trafik. (<http://www.landstingetsormland.se/extra-ingang/Kommunalforbundet-Sormlands-kollektivtrafikmyndighet/> hämtad 2013-0513)

## Bilaga 2

### Intervjuguide:

- Hur ser ni på buss och tåg som kollektiva transportmedel vid långväga pendling?
- Hur ser ni på tillgänglighet, är tillgängligheten med tåg jämförbar med tillgängligheten för buss?

Med tillgänglighet menas bland annat den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av aktiviteter i samhället som de har behov av.

1) Tillgängligheten till transportsystemet, till exempel närheten till hållplatser och linjer.

2) Tillgängligheten att väl kunna ta sig ombord och resa, när man väl nått fram till hållplatsen/stationen.

- Anser ni att tåg är ett bättre/attraktivare alternativ än buss vid långväga pendling?

Alt.

- Anser ni på att buss är ett bättre/attraktivare alternativ än tåg vid långväga pendling?
- Hur ser ni på det Övergripande transportpolitiska målet, med hänsynsmålet och funktionsmålet. Vilken roll har Buss och tåg i arbetet med att uppfylla målen i framtiden?
- Hur ser ni på hållbara transporter och vad innebär ett hållbart transportsystem för er?
- Vad tror ni att investeringar på bussidan kan leda till? Vilka vinster ser ni i att investera i buss som kollektivtrafik vid långväga pendling?
- Vad tror ni att investeringar på tågsidan kan leda till? vilka vinster ser ni i att investera i tåg som kollektivtrafik vid långväga pendling?
- Framtidens bussar, har ni kunskap om Bus rapid transport, BRT, och den komfort som denna typ av bussar har att erbjuda resenären?
- Ser ni framför er att det kan komma även andra typer av mer attraktiva busslösningar i framtiden?
- Vad anser och tror ni att Trafikverket kan och bör bidra med för att skapa en attraktiv kollektivtrafik?
- Vad anser och tror ni att Regionförbunden kan och bör bidra med för att skapa en attraktiv kollektivtrafik?

- Vad anser och tror ni att Kollektivtrafikmyndigheten kan och bör bidra med för att skapa en attraktiv kollektivtrafik?
- Trafikverket kan inte gå in och styra hur bussarna ser ut invändigt men de kan kanske tänka på något särskilt då de bygger ny infrastruktur alternativt rustar upp gammal infrastruktur för att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken både på väg- och järnvägssidan?
- Tror ni att det går att få en mer integrerad trafikplanering där kommuner, myndigheter och statliga verk strävar mot samma mål?