Omstart för kollektiv-trafiken

idéer för en hållbar framtid

Datum: januari 2021
Grafisk form och produktion: Magnus Bergström / bco.se

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks i antologin är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Omstart för kollektivtrafiken

idéer för en hållbar framtid

Redaktörer: Hanna Holm och Andrea Kollmann

Omstart för kollektivtrafiken

idéer för en hållbar framtid

--> Inledning/förord 7

En ny vision för kollektivtrafiken

1. Coronakrisen – lärdomar för omställning till hållbara transporter 12
   Claus Hedegaard Sørensen och Karolina Isaksson

2. En blick bakåt mot framtiden – hur historiska utopier kan hjälpa oss att tänka nytt kring framtidens resande 25
   Lina Berglund-Snodgrass och Dalia Mukhtar-Landgren

3. Släpp organisationstankarna lösa! 39
   Stig Westerdahl

4. Förändring av kollektivtrafikens uppdrag i ljuset av klimatomställning 48
   Lena Winslott Hiselius

Finansiering, styrmedel och teknisk utveckling

5. Finansiering för framtidssäkrad kollektivtrafik 59
   John Hultén

6. Prissättning som styrmedel för att undvika trängsel i kollektivtrafiken 69
   Anders Wretstrand

7. Kombinerad mobilitet – en del av det nya normala efter pandemin? 85
Göran Smith

8. Covid-19 och upplevd trängsel – så påverkas reseefterfrågan i kollektivtrafiken 96
Ulrik Berggren

9. Digitala lösningar för minskad trängsel 107
Jan Persson

Jämlika och hälsosamma transporter

10. Ställ högre krav på en mer inkluderande och jämlik kollektivtrafik 119
Vanessa Stjernborg

11. Ökat resande med riktade provperioder 128
Alfred Söderberg

12. Aktiva och hälsosamma transporter 138
Till Koglin och Hanna Holm

13. Bussförarnas framtid efter covid-19 147
Jens Alm och Alexander Paulsson

--> Mer läsning 157

HÅLL
AV STÅ

Inledning

Vi befinner oss i en situation olik det mesta som vi tidigare upplevt. Det gäller i allra högsta grad vårt resande. Kollektivtrafiken, som under mer än tio år kämpat hårt med mål om att öka resandet, har under Coronapandemin tvingats till helt andra prioriteringar. I sociala medier och på annonstavlor syns budskap som ”res inte med oss”, budskap som före pandemin var helt otänkbara.

De första sjukdomsfallen i Sverige upptäcktes i slutet av januari 2020. En vecka in i mars kom alarmerande nyheter om en snabb spridning, inte minst i Stockholmsregionen. Den 14:e mars avrådde Utrikesdepartementet från alla så kallade icke-nödvändiga resor till andra länder. Några dagar senare kom en allmän upp-

maning från Folkhälsomyndigheten och regeringen att avstå från icke nödvändiga resor även inom landet. Ungefär samtidigt uppmanades arbetsgivare att göra det möjligt för sin personal att arbeta hemifrån. I början av april kom fler råd och rekommendationer, bland annat om att undvika trängsel i kollektivtrafiken.

Resandet med kollektivtrafiken har minskat kraftigt under pandemin. I Stockholm, som är den region i Sverige där kollektivtrafiken har störst marknadsandel, minskade resandet under mars månad 2020 med uppemot 60 procent. Senare har kollektivtrafikresandet ökat igen, men fortfarande på betydligt lägre nivåer jämfört med tidigare år. I flera regioner ligger resandet cirka 30 procent lägre än vad som annars hade varit förväntat. Samtidigt har utbudet av kollektivtrafik varit i princip oförändrat.

Under pandemins inledning har kollektivtrafikens aktörer haft fullt fokus på att hantera akuta problem. Men trots det stålbad man nu genomgår är det viktigt att också

lyfta blicken mot vad som kommer efter pandemin. Kriser kan öppna möjligheter för nya idéer, perspektiv och lösningar. Med den här skriften vill vi bidra till en sådan diskussion. Vårt fokus är inte på en återgång, det vill säga att kollektivtrafiken så snabbt som möjligt ska gå tillbaka till hur det var innan, utan på omstart med idéer och lösningar för en mer hållbar framtid.

Rapporten har tagits fram av forskare verksamma vid K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Den består av tretton korta kapitel som behandlar en bred uppsättning ämnen, från övergripande frågor om behov av nya visioner till mer konkreta frågeställningar om till exempel trängsel och kampanjer. De enskilda bidragen uttrycker forskarnas personliga reflektioner och åsikter. I slutet av rapporten finns en lista med tips till vidare läsning för den som söker ytterligare fördjupning.

John Hultén / föreståndare K2

En ny vision för kollektiv-trafiken

1.

Coronakrisen – lärdomar för omställning till hållbara transporter

Claus Hedegaard Sørensen, VTI
och Karolina Isaksson, VTI

Coronakrisen har tvingat fram omställningar snabbare och med större kraft än vi trott var möjliga. Det är något vi kan dra lärdom av.

På kort tid har svenska politiker och myndigheter, mot bakgrund av coronakrisen, tagit initiativ som har medfört stora förändringar av medborgarnas mobilitet. Dessa förändringar har i vissa fall varit gynnsamma för hållbara transporter, och i andra fall gått i motsatt riktning. Oavsett förändringarnas konkreta konsekvenser tydliggör coronakrisens hantering att befolkningens resvanor inte är så låsta som ofta antas i policy och planering. Mobilitetsmönster kan ändras. Händelserna visar också att om situationen anses kräva det, så finns det både vilja, mod och medel att drastiskt ingripa i medborgarnas mobilitet.

Även om coronakrisen på flera sätt är unik, så finns det lärdomar att dra för frågan om transportsystemets hållbarhetsomställning. Det har flera gånger sagts att coronakrisen innebär ett ”möjlighetsfönster” för förändring. Förändringen kan dock gå i olika riktningar, med både positiva och negativa konsekvenser för hållbar utveckling. Vilken riktning det blir avgörs av de aktörer som tar en aktiv roll för att påverka utvecklingen.

Transportplaneringens självuppfyllande profetia

Den transportpolitiska diskussionen utgår ofta från antaganden om att medborgarnas resvanor är stabila. En viktig orsak är den typ av kunskapsunderlag som används inom strategisk transportpolicy och planering. Dessa underlag grundas ofta i frågor som skapar

en statisk bild av individens resande och preferenser. Därmed skapas en sorts självuppfyllande profetia för transportplaneringen: Om vi antar att medborgares resvanor är svåra att förändra, så blir det logiskt att upprätthålla det existerande transportsystemet. Detta förstärker i sin tur de befintliga resvanorna. Inom transportforskningen finns förvisso många studier som visar att medborgares mobilitet är mer föränderlig än vad som ofta antas, men detta fångas inte upp av de vanligast förekommande kunskapsunderlagen. Offentliga aktörers hantering av coronakrisen är dock ett intressant exempel på att människors mobilitet kan ändras på kort tid, om förutsättningarna är de rätta.

Coronakrisen och mobilitet

Det första fallet av covid-19 upptäcktes i Sverige den 31 januari 2020. En månad senare hade antalet konstaterade fall ökat till en handfull, och en vecka in i mars pågick en snabb ökning, främst i storstadsregioner. De första åtgärderna för att begränsa smittspridning handlade om att begränsa resor till särskilt utpekade platser i världen. Den 14 mars avrådde Utrikesdepartementet från alla så kallade ”icke nödvändiga” resor till andra länder. Den 19 mars kommunicerade regeringen och Folkhälsomyndigheten en allmän uppmaning att avstå icke nödvändiga resor även inom landet. Ungefär samtidigt uppmanades arbetsgivare att överväga att uppmuntra sin personal att arbeta hemifrån, om möjligheten fanns.

I början av april kom fler allmänna råd och rekommendationer bland annat om att undvika trängsel i kollektivtrafiken. I maj gick regeringen ut med råd om att fortsatt avstå från icke nödvändiga resor, men resor på avstånd som motsvaras av 1–2 timmars restid med bil kunde få genomföras under vissa förutsättningar. Först i slutet av juni, då smittspridningen tydligt hade börjat minska, lättade regeringen och Folkhälsomyndigheten på restriktionerna. I skrivande stund, senhösten 2020, har nya restriktioner utfärdats, eftersom smittspridningen ökar snabbt igen.

Det saknas ännu en samlad bild av exakt hur vårt resande har ändrats under coronakrisen. Vi är fortfarande mitt i en pågående pandemi, utan möjlighet att dra definitiva slutsatser. Ett axplock av de undersökningar och analyser som har gjorts från aktörer som Trafikanalys, Swedavia, Svensk kollektivtrafik och en rad forskningsaktörer visar dock med stor samstämmighet att resandet har förändrats påtagligt jämfört med ett vanligt år. Det handlar både om minskat resande totalt sett, samt förändringar i val av färdmedel. Exempelvis visar uppgifter från Trafikanalys att samtidigt som hushållens totala konsumtion har minskat under hela coronaperioden, så har transportutgifter minskat betydligt mer än utgifterna i stort. Den ekonomiska omsättningen i transportindustrin har minskat påtagligt, även om det skiljer sig mellan olika branscher. Statistik gällande flygresande visar på en kraftig minskning för hela denna

sektor. Även antalet resor med lokal och regional kollektivtrafik har minskat påtagligt, vilket ska ses i ljuset av ett ökat distansarbete för de delar av befolkningen som har möjlighet till det. Samtidigt står det klart att minskade kollektivtrafikresor i flera fall har ersatts av ökad användning av privatbil för de som ändå har behövt resa. En avsevärd del av kollektivtrafikresandet har dock även ersatts med gång och cykel.

Coronakrisens styrmedel

Utifrån ett styrningsperspektiv noteras att coronarestriktionernas effekter har uppnåtts utan omfattande hårda förbud, och utan den typ av kontrollinstrument och påföljder i form av böter som har förekommit i andra länder. Den svenska coronastrategin bygger i hög grad på politikers och myndigheters riktlinjer, råd och rekommendationer, även om det för många individer också har handlat om mer strikt formulerade regler, exempelvis från arbetsgivaren gällande hemarbete.

Den typ av åtgärder, som politiker och myndigheter har använt, omnämns i styrmedelssammanhang ofta som *mjuka*. Det är intressant att notera, att dessa styrmedel i fallet med coronakrisen har haft så stor effekt. Här bör noteras att förutsättningarna även i övrigt har spelat in: till exempel att det under pandemin snabbt etablerades ett krismedvetande i befolkningen i stort, och att frå-

gan om situationens allvar inte har ifrågasatts. Mycket tyder på att coronarestriktionerna har påverkat sociala normer gällande omfattning av resande utanför hemmet samt vilket resebeteende i stort som anses motiverat och ansvarsfullt – inte minst inom de grupper som i vanliga fall har stora möjligheter att välja.

Skillnader mellan coronakrisen och hållbarhetskrisen

Omställningen för att minska coronasmitta och omställningen till hållbara transporter uppvisar flera likheter. De härrör båda från globala och gränsöverskridande kriser, som påverkar oss på en rad olika sätt runt om i världen. Forskare och experter har förutsett båda typerna av kriser under lång tid. I båda fallen saknas säker kunskap om de långsiktiga konsekvenserna. Men det finns också skillnader: hotet från corona är omedelbart, medan hotet om en ohållbar framtid uppfattas som något som tillhör framtiden. Hotet från coronakrisen är fortfarande relativt nytt och ovisst, medan hotet om en ohållbar samhällsutveckling är en känd och väl analyserad fråga. Nationella och lokala åtgärder för att minska smittspridning av corona har effekter i de sammanhang där åtgärderna införs, medan konsekvenserna av till exempel klimatförändringar drabbar olika delar av världen och befolkningen, oavsett hur deras egen klimatpåverkan och insatser för att minska utsläppen ser ut. Corona utgör ett tydligt och direkt hot mot välfärdssamhället, medan en ohållbar utveckling drabbar samhället och naturresurs-

systemen på ett mer komplext och svåröverskådligt sätt. Dödsfall av corona är konkreta, medan dödsfall orsakade av till exempel klimatförändringar och luftföroreningar ofta är mer abstrakta och svårare att överblicka. Det finns en utbredd krismedvetenhet och politisk enighet om åtgärder för att minska coronasmitta, men en mer begränsad krismedvetenhet och mindre politisk enighet när det gäller åtgärder för transportsystemets hållbarhetsomställning.

Vad kan vi lära av coronakrisen?

Sammantaget har coronakrisen lett fram till flera viktiga lärdomar. För det första har vi lärt oss att medborgarnas mobilitet inte är så stabil och svår att ändra som det ofta tidigare har antagits, till exempel i diskussioner om möjliga initiativ för att främja hållbart resande. De förändringar som har genomförts är av en omfattning som före coronakrisen har ansetts osannolik, orealistisk och ogenomförbar. Krisen har visat, att när situationen kräver det, så kan resvanor ändras drastiskt, även om det förstås inte har skett med någon större entusiasm.

För det andra kan vi lära oss att politiker och myndigheter, om situationen kräver det, kan uppbåda både vilja, mod och medel för att radikalt påverka medborgarnas mobilitet. Politikers och myndighe-

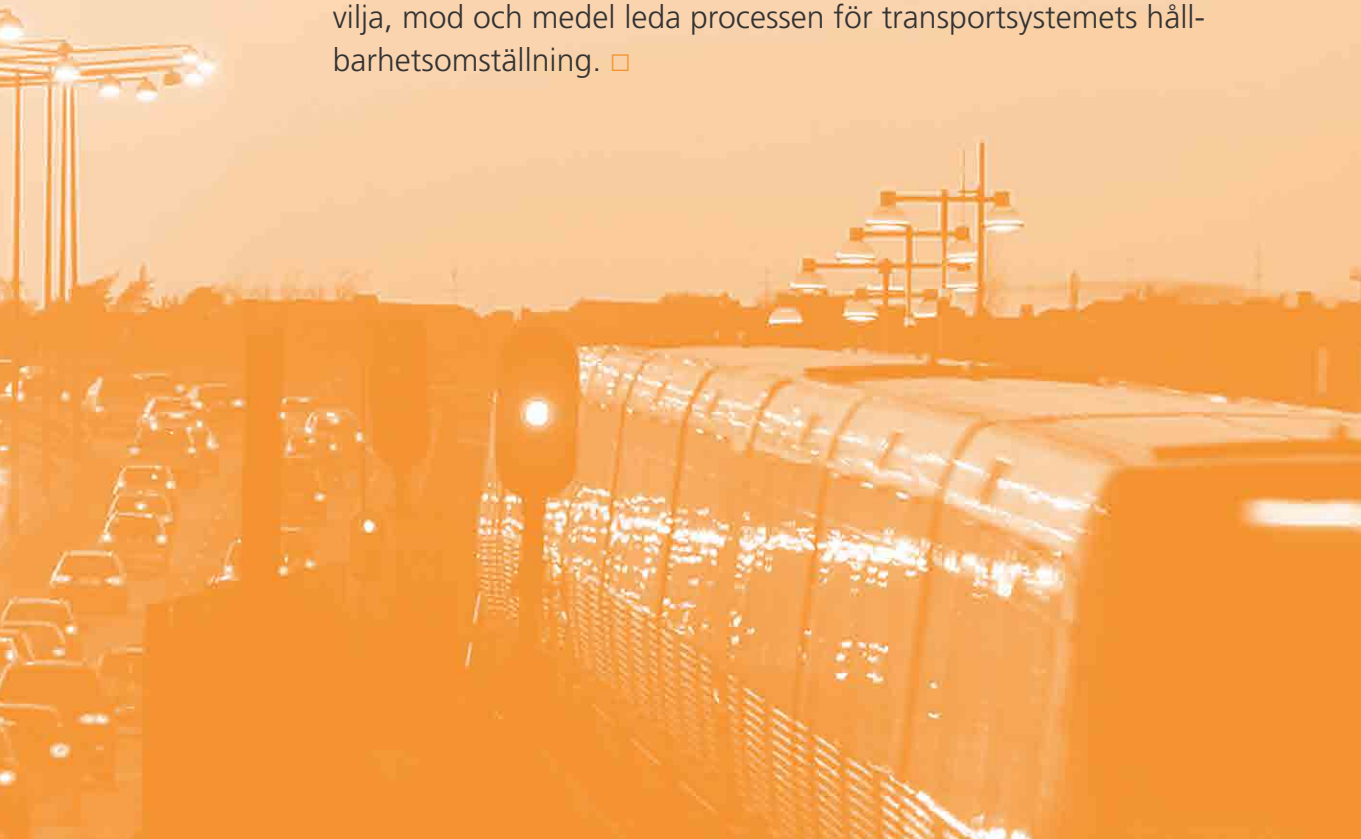
ters ansträngningar för att minska smittspridning har genomsyrat alla delar av samhället och alla politikområden. Här finns lärdomar att dra för de som förespråkar integrering av miljö- och klimathänsyn i andra politikområden. En avgörande förutsättning för framgång är dock att det finns en utbredd krismedvetenhet, folkligt stöd och tillräcklig politisk enighet om situationens allvar.

En tredje lärdom handlar om att de beteendepåverkade åtgärderna i så hög grad har bestått av mjuka styrmedel. Myndigheterna har använt sig av rekommendationer och riktlinjer, medan hårda åtgärder som förbud har spelat en begränsad roll, även om det också har förekommit. De mjuka styrmedlen har i detta fall visat sig vara mycket effektiva.

Möjlighetsfönster

Coronakrisens betydelse för transportsektorns hållbarhetsomställning avgörs av vilka lärdomar som dras, och hur dessa förs vidare in i transportpolitik och planering. Politiker, myndigheter, medborgare och andra bör se coronakrisen som ett lärorikt exempel på den vilja och det mod som kan uppbådas om nöden så kräver. Vi kan dra lärdom om *mjuka* styrmedels potential och om den kraft som finns i ett brett krismedvetande.

Coronakrisen har skapat ett möjlighetsfönster för förändring. Vad detta möjlighetsfönster kommer att leda till på sikt är långt ifrån avgjort. Resultatet kan gå i olika riktningar som är mer eller mindre långsiktigt hållbara. Vilka möjligheter och handlingar som kan komma att realiseras avgörs av hur de samhällsaktörer som tar en aktiv roll agerar. Vi menar att både politiker, medborgare, myndigheter, företag, civilsamhälle, forskare och andra har viktiga roller att spela. Ett särskilt stort ansvar vilar dock hos politiker att med vilja, mod och medel leda processen för transportsystemets hållbarhetsomställning. □



2.

En blick bakåt mot framtiden – hur historiska utopier kan hjälpa oss att tänka nytt kring framtidens resande

Lina Berglund-Snodgrass, Blekinge tekniska högskola
och Dalia Mukhtar-Landgren, Lunds universitet

I ett livligt fiktivt samtal reflekterar urbana filosofer, tongivande under 1900-talets planeringsdiskussioner, kring staden och framtidens resande.

Våren 2020 fylldes tidningarna av bilder på tomma stadskärnor. Som en konsekvens av covid-19 uppmanades människor att stanna hemma för att minska smittspridningen. Restriktionerna kom att innebära en förändrad syn på hur vi lever, verkar och reser. Trots det har hanteringen av krisen till stora delar utgått ifrån att bevara, justera och anpassa under tiden som vi väntar på allt ska bli "som vanligt igen". Men kanske är det här istället en tid för att tänka om och tänka nytt?

I den här texten riktar vi blicken mot historiska utopier bortom dagens modeord som hållbarhet, förtätning och smart. Genom att rikta uppmärksamheten bakåt i tiden skapas en distans till vår samtid, som i sin tur synliggör hur begränsad vår fantasi ofta är. Historiska utopier kan på så vis öppna upp för mer hoppfulla samtal om framtidens städer och resande. Mot denna bakgrund har vi bjudit en rad urbana filosofer som varit tongivande under 1900-talets planeringsdiskussioner för att reflektera kring staden och resande i och efter coronakrisen.

Hej, vad kul att ni kunde komma! Ja, ni har hört oss berätta om hur våra städer är i kris under pandemin. Vilka är era spontana reflektioner – hur ska vi tänka om framtidens stad?

Le Corbusier: Jaså, det är kaos säger ni?! Pff, jag sa redan 1933 att världen hotas av kollaps – och jag konstaterade då att det som krävdes var ordning, en fullständig koordination, auktoritet och en master plan! Passa nu på, styr upp, bygg många höga hus, funktionella, rationella. Se till att dagsljus silar in genom fönstren och att det finns tillgång till frisk luft! Då behövs heller inga allmänna råd till befolkningen – genom rationell planering kan vi styra människors agerande, inga konstigheter.

Ebenezer Howard: Vad säger du, *mer* stad?! Amen snälla ni, ta nu chansen och sprid ut befolkningen i landet istället! Det är bra för både människans välmående och landets ekonomi, staden är ohälsosam och det är självklart att det är i staden som sjukdomen sprids, förvånar mig inte alls. Varför trängs ni i överbefolkade och trånga städer med bostadsbrist?

Menar du att staden inte längre är åtråvärd nu efter pandemin?

Ebenezer Howard: Ja, jag påpekade för 130 år sedan att det finns ett tredje alternativ till storstaden och landsbygden som ni

måste beakta. Självförsörjande trädgårdsstäder! Ni kommer se att människor gladeligen kommer flytta till sådana platser nu när de kan arbeta hemifrån i större utsträckning. Folk vill ha närhet till natur, låt mig gissa, de har sökt sig ut till naturen sedan coronakrisen?

Jo, våra stadsnära naturreservat och centrala gröna parker har onekligen varit fulla… men vad skulle du säga är kollektivtrafikens framtida roll?

Ebenezer Howard: Här skulle jag säga att tillgång till spårbunden kollektivtrafik utgör själva kärnan i trädgårdsstadens attraktivitet. Tanken är avgränsade trädgårdsstäder som sätts i relation till varandra, så att de blir integrerade och effektiva. Här måste ni investera i den spårbundna trafiken, inte bara i höghastighetsbanan som knyter ihop landet utan den regionala trafiken. Gör det lättare att bo utanför staden! Ja, varför inte ta vara på de gamla spåren och samhällena som lades ner på senare delen av 1900-talet? Där fanns ju både en lokal och hållbar livsmedelsproduktion, ren luft och en samhällsgemenskap. Jag har läst att den gamla Lommabanan mellan Kävlinge och Arlöv som öppnades 1886 åter är i trafik. Det är ju toppen!

Jane Jacobs: Asch, du har aldrig gillat storstaden, Ebenezer Howard, det vet alla! Och du, Le Corbusier, du vill förvandla staden till en maskin! Jag säger tvärtom att staden är och ska vara

en *dynamisk* plats och det är just koncentrationen av människor som gör den både spännande och tolerant för olikheter. Problemet är att dagens städer har blivit otrivsamma och människofientliga för att ni har varit för upptagna med att utarbeta teorier och planer om hur staden *borde* fungera. Tänk om ni istället skulle lyssna och lära er från människorna som bor och lever i städerna. Vi har ju alla läst om bostadsgårdar som är alldeles för små och skuggiga för barnen att leka på, och om överbefolkade parker och torg – staden är helt enkelt alldeles för tät för hur människor vill leva.

Så du menar att storstaden är fortsatt önskvärd nu efter covid-19, men att planerare måste börja lyssna på hur människor vill bo och resa, och inte utgå från dominerande teorier om till exempel förtätning?

Jane Jacobs: Precis! Har ni inte lärt er någonting sedan våra protester i Greenwich Village på 1960-talet när planerare försökte riva mitt gamla kvarter för att göra plats för en stor motorväg? Nu bygger ni istället igen öppna grönytor utifrån teorin att den täta staden utgör svaret på alla problem ni har i era städer – allt från otrygghet till klimat. Människor vill kunna träffas och mötas på platser där de kan promenera, cykla och röra sig obehindrat.

Det har ju skett en teknikutveckling inom transportområdet med självkörande bilar, elvägar och diverse mobilitetstjänster, det sätts nu stor tilltro till att tekniken kan innebära ett sömlöst och mer hållbart resande i staden!

Le Corbusier: Topp! Ny teknik kan revolutionera samhället, det innebär framsteg, ännu bättre precision och ännu bättre styrning av människor mot produktivitet, rationalitet och fullvärdiga liv. Sömlöst låter toppen!

Jane Jacobs: Vem efterfrågar all den där nya tekniken? Är det människor eller är det teknikföretag som ser nya marknader att tjäna pengar? För mig påminner det om den teknikoptimism som kännetecknat planeringen sedan början på 1900-talet och inte minst tilltron och anpassningen till bilen. Vad är det som säger att ni inte kommer att bygga in ett nytt ohållbart system med ny människofientlig teknik, vars effekter på människors välbefinnande ni ännu inte vet så mycket om? Problemet är ju att servicen och handeln har flyttat ut till städernas utkanter vilket försvårar ett vardagsliv till fots. Varför ta *teknikens* hjälp för att minska bilismen? Människan har kunnat promenera och ta sig fram med hjälp av kroppen så länge man kan minnas!

Ja, det här för oss över till vårt nästa tema – hur ska vi gå tillväga för att nå dessa visioner?

Paul Davidoff & Linda Stone Davidoff: Vi kämpade för att de fattigas röster skulle höras i stadsplaneringsprocesser under en tid där medborgarrättsrörelsen var stark, men vi ser att samma orättvisor och sociala rörelser finns idag. Vi menar att människor måste ges lika möjlighet att påverka stadens utveckling. I vilkas intresse byggs exempelvis den täta staden? Vilka grupper drabbas om de offentliga grönytorna byggs igen? Vilka grupper är det förresten som fortsatt använt kollektivtrafiken nu under pandemin?

Bra fråga! En K2-studie från Malmö visar att det är kvinnor och Malmöbor från områden med lägre medelinkomst som har fortsatt resa kollektivt under pandemin – just för att de saknar alternativ.

Paul Davidoff & Linda Stone Davidoff: Ja, och vem eller vilken organisation företräder dessa gruppers intressen i planeringen?

Men hur ska vi göra för att inkludera dessa gruppers perspektiv i planeringen? Man försöker genom medborgardialoger, enkäter och resvaneundersökningar att förstå hur människor vill bo och resa för att erbjuda rätt sorts buss- och tåglinjer?

Jane Jacobs: Alltså, det här handlar inte bara om att samla in information om människor utan att se till att det finns möjlighet på stadsdelsnivå att organisera sig. Det är den lilla skalan som människor identifierar sig med och har direkt kunskap och erfarenhet från, ni ska se att skalan förändras nu med covid-19.

Paul Davidoff & Linda Stone Davidoff: Asch, det räcker inte att organisera sig. Människor har inte samma förutsättningar att delta och det kommer alltid vara de med högst röster som lyssnas till. Om ni vet att det är kvinnor och personer i mindre bemedlade områden som åker kollektivt, då måste ni ha en företrädare för just de grupperna i era diskussioner.

Sherry Arnstein: Ja, vi vet att när planeringen engagerar människor blir det mest symbolhandlingar: Riktigt deltagande innebär att delegera makt!

Numera pratas det väldigt mycket om ”co-creation/co-production” som ett sätt att demokratisera planeringen …

Sherry Arnstein: Suck! Jag tycker att det bara verkar vara en annan benämning på medborgardeltagande som vi har pratat om i årtionden. Man måste ställa samma frågor här. Vilka bjuds in att delta? Under vilka premisser deltar de? Vad har de för möjlighet

att påverka? Det är inga konstigheter! Finns ingen överbetald processkonsult i världen som förändrar det, med eller utan olikfärgade post it-lappar.

Le Corbusier: Nej nej nej! Jag håller förvisso med om att samhället måste omvandlas både socialt och ekonomiskt för att minska ojämlikhet och sociala spänningar, men vi experter vet ju vad som är bäst för människorna? Det handlar bara om att effektivt genomföra nödvändiga fysiska förändringar. Det finns ju dessutom modelleringar för sånt nuförtiden? Där man använder en dator för att förutse människors agerande? Då behöver man väl inte fråga folk?

Vid sidan om nya modeller för deltagande så arbetar dagens stads- och transportplanerare mycket med experiment och labb? Att testa nya tjänster eller produkter i liten skala med förhoppningen om att lösningarna kan skalas upp och bidra till förbättringar.

Jane Jacobs: Jag har alltid arbetat utifrån devisen att staden är ett laboratorium där ett pragmatiskt och lite långsamt arbetande utifrån trial and error måste gälla, istället för att genomföra storskaliga och tekniskt rationella lösningar i ett svep, så för mig låter det rimligt.

Le Corbusier: Alltså, stegvisa förändringar genom trial and error kan inte leverera radikala förändringar. Ni måste tänka utanför det rådande systemet! Det var genom stora strukturella investeringar som exempelvis miljonprogrammet som människor försågs med hälsosamma och godtagbara bostäder – inte genom stegvis förbättring av dåtidens trälador med utedass.

Ebenezer Howard: Hear hear!

Sherry Arnstein: Men hörni, tänk om vi befinner oss i ett möjlighetsfönster, tänk om den här pandemin är en öppning för oss att börja lyssna på medborgare, att verkligen fundera, tänka helt om, kring hur vi ska leva såväl i staden som på landet? Fråga inte dem vad de tycker om biljettpriser eller det nuvarande systemet, backa ett steg? Om människor fick tänka fritt, hur skulle de vilja leva? Resa? Arbeta?

Ja, att ta ett steg tillbaka för att blicka mot framtiden – det tar vi med oss! Det kanske är dags att låta planering ta tid … tillåta utopiskt tänkande vid sidan om optimerande och kalkylerande av olika system… Nu undrar vi så klart vilken organisation som tar den bollen? Tack så mycket för ett spännande samtal – vi hör nog av oss igen!

Om deltagarna i samtalet:

Le Corbusier (1887–1965) Fransk arkitekt och stadsplanerare och pionjär för modern stadsplanering. I boken ’The Radiant City’ 1935 satte han ut organisatoriska och designmässiga principer för den moderna staden.

Ebenezer Howard (1850–1928) Engelsk stadsplanerare och grundare till trädgårdsstadsrörelsen. I boken ‘To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform’ (1898) förespråkade han för en kooperativ stad där människor kan leva i harmoni med naturen.

Jane Jacobs (1916–2006) Amerikansk journalist och aktivist. I boken ”The Death and Life of Great American Cities’ (1961) presenterade hon stadsplaneringsprinciper med utgångspunkt i människor som bor och lever i staden.

Sherry Arnstein (1930–1997) Framförallt känd för artikeln ”Ladder of Citizen Participation” 1969 i Journal of the American Planning Association där hon presenterade åtta steg för medborgardeltagande från icke-deltagande, symbolhandling till medborgligt inflytande.

Paul Davidoff (1930–1984) & Linda Stone Davidoff (1941-2003) Planeringsforskare och aktivister som arbetade för att ge utsatta grupper en röst i stadsplaneringsprocesser. En av de mest kända publikationerna är ”Advocacy and Pluralism in Planning” i tidskriften Journal of the American Institute of Planners.

LULEÅ

3.

Släpp organisations-tankarna lösa!

Stig Westerdahl, Malmö universitet

Genom att titta i backspegeln kan erfarenheterna från olika organisationsformer av kollektivtrafiken ge upphov till nya alternativa lösningar för upphandling och inflytande.

Det är lockande att rikta blicken framåt när pandemin är tänkt att öppna upp och ompröva dagens former för kollektivtrafik och vi uppmanas hitta alternativ för en mer hållbar utveckling. Jag vill ändå börja med en historisk återblick. På 1950-talet körde Sandström & Ljungkvist stadsbussarna i Östersund vid sidan av sin bilförsäljning. Familjeföretaget övertog bussverksamheten redan 1935 från något som hette Bohmans Omnibusstrafik AB. Sandström & Ljungqvist sålde sedan till Östersunds kommun, som lät Swebus överta driften i mitten av 1990-talet och sedan har olika bussoperatörer passerat revy. Nu driver Vy, som ägs av norska järnvägen, busstrafiken i Jämtlands enda stad. Den här snabba översikten, från ett lokalt och familjeägt bussföretag till dagens situation med SJ:s norska motsvarighet som operatör visar vilka förändringar kollektivtrafiken genomgått. Den påminner också om hur olika former är möjliga för att organisera verksamheten: familjeföretaget, kommunen, svenska bussbolag och ett bolag ägt av norska staten. Denna mångfald över åren öppnar i detta bidrag upp för att resonera om framtida alternativa former för att organisera kollektiva transporter. Grundtanken i kapitlet är att organisera så att verksamheten flyttas närmare medborgarna och resenärerna.

Att organisera en marknad

Organisera, tänker ni, är det rätt ord när det handlar om driftsformer och frågan om upphandling eller inte? Resonemanget i

kapitlet utgår från att också en marknad organiseras, den uppstår inte av sig själv. Detta har vi studerat i några olika K2-projekt kring marknad och kontrakt. Frågan om att marknader faktiskt måste organiseras är särskilt tydlig för hur tåg- och busstrafik behandlas. I Sverige har vi bestämt oss för att trafiken handlas upp av regionala myndigheter. Fast egentligen är det mer komplicerat än så, eftersom det innan dess måste bestämmas vilka sträckor som ska upphandlas och vilka som inte ska omfattas av upphandling utan där vem som helst kan börja köra på helt kommersiella villkor. I praktiken har detta minimal betydelse eftersom nästan all kollektivtrafik bedrivs efter att den upphandlats, vilket betyder att marknaden organiseras så. Men att organisera tar inte slut där.

I nästa steg ska så underlag skrivas ihop för upphandlingarna. Det innebär att fastställa området där trafik ska handlas upp och att bestämma hur lång tidsperiod det framtida kontraktet ska omfatta. Men upphandlingsunderlagen innehåller också en oändlig mängd andra detaljer: hur bussarna ska se ut, hur kvalitén på trafiken följs upp och hur kontakterna mellan operatörerna och ansvariga myndigheter ska skötas – det vill liksom aldrig ta slut.

Dagens kollektivtrafik styrs alltså utifrån politiska direktiv och organiseras i form av en upphandlad marknad. Det har lett till ett antal problem som visar på organiseringens betydelse. Det första

problemet är hur stora statsägda bolag har fått en stark ställning. NSB genom Vy i den jämtländskt anstrukna inledningen är bara ett av exemplen. Keolis ägs till 70 procent av franska järnvägen, Arriva av de tyska statsjärnvägarna och bakom MTR finns staten i Hong Kong. Till denna rad kan läggas Transdev som kontrolleras av den franska statens investeringsfond och naturligtvis vårt eget SJ: Statens Järnvägar. Ett anmärkningsvärt undantag bland dessa konkurrenter är Nobina, ett bussföretag registrerat på svenska börsen som har en mer sammansatt ägarbild.

Ett annat bekymmer är hur upphandlingsförfarandet visat sig komplicerat och kostsamt, vilket lett till allt längre kontraktsperioder. För att få internationella buss- och tågbolag att arbeta fram anbud med de stora insatser det kräver så fordras att de får köra trafiken en längre tid. I praktiken går bolagen back de första åren eftersom det är en läroperiod och verksamheten blir lönsam först på slutet. Detta har stärkt de stora bolagens position eftersom de kan ha en portfölj av avtal: några nya kontrakt med röda siffror får kompenseras av de områden som körts i sju åtta år. I bakgrunden finns förstås också att bolagen måste ha finansiella muskler för att ta sig in i regioner där de inte kört tidigare, eftersom kostnaden för att arbeta fram avtal då blir ännu större genom att de saknar kunskaper om förhållanden och den regionala myndighetens synsätt.

Ett ytterligare problem är att den ursprungliga tanken med politisk styrning av upphandlingen har motverkats av ett juridiskt fokus där riskerna för överprövning leder till försiktighet och att lagar, avtal och utvärderingsgrunder av anbud prövas hårt. Detta kan innebära att de politiska ambitionerna får stryka på foten. Till detta bidrar även kollektivtrafikens inneboende komplexitet, inte minst tekniskt förstås, men även när det gäller administration. Försök själva att lägga en tidtabell så förstår ni!

Inflytande bortom enkäter

Dagens sätt att organisera kollektivtrafik leder också till mycket formalistiska system för att följa upp verksamhet och kvalité, formerna för utvärdering hänger intimt samman med organisationsformen. I offentlig sektor klagas ibland över styrformer så präglade av siffror, uppföljningar, dokumentation och mål att anställdas yrkeskunskaper inte utnyttjas och administrationen växer medan de som arbetar i välfärdens frontlinjer blir allt mer marginaliserade. Den här andan riskerar också att växa i uppföljningen av kollektivtrafiken. Kvalité bedöms i stor utsträckning utifrån enkäter resenärerna emellanåt fyller i när de sitter på bussar och tåg. Det här ger en bild av trafiken, men när vi drev forskning, Living Lab, i Uddevalla för att studera hur kommunens kollektivtrafik uppfattades fick vi också många andra bilder från de resenärer vi samlade. Ungdomarna beskrev en bedrövlig miljö på busstерminal, andra klagade på

krängande bussar och många hade synpunkter på busschaufförernas beteende som inte låter sig fångas i förbestämda kvantifierbara svarsalternativ. Det är viktigt att se hur dagens enkäter är en naturlig konsekvens av upphandlingens organisering. Ibland styrs till och med ersättningen till operatörerna av hur resenärerna svarat, i en förhoppning om att detta verkligen återspeglar kvalité. Förvisso: det finns även stora företag som hämtar in berättelser från resenärer och är intresserade av det som ibland benämns mjuka data. Men den stora bilden formas ändå av sifferuppgifter som enkelt kan läggas samman och jämföras över tid och rum.

De här problemen med dagens form av organisering och min utgångspunkt att kollektivtrafik kan organiseras på många olika sätt leder till att alternativa organisationsformer behöver diskuteras. Fortsätter en utveckling där stora statsägda bolag tar över allt mer av svensk kollektivtrafik riskerar också det medborgerliga inflytandet över verksamheten att minska, den politiska styrningen får svårt att hävda sig mot dessa bjässar som är internationellt verksamma. Det blir deras utvecklingsföretag och innovatörer som bestämmer vad som är viktigt för framtidens tåg- och bussresenärer. Mitt bidrag ringar därför in två områden som hänger tätt samman och där alternativen behöver mejslas fram: upphandlingsformerna samt medborgarnas och resenärernas inflytande.

Upphandlingsformerna skulle kunna förändras genom att nationella lagar, särskilt lagen om offentlig upphandling, omformas och möjligen krävs också justeringar av EU-bestämmelser i konkurrensfrågor. Grundtanken med förändringarna menar jag bör vara att mindre aktörer, lokala bussföretag i samverkan och andra kan vara med i upphandlingarna. Buss i Väst Ab, Bivab, är ett exempel men de har inte många efterföljare vilket indikerar svårigheterna. Även de anställda i trafikföretagen är intressanta här, kanske finns möjligheter att uppmuntra till personalägda företagsbildningar. Idag är också själva upphandlingsformen i sig ifrågasatt, vi ser hur regioner som Örebro tar över i egen regi tillsammans med Västmanland där de bildat ett gemensamt bolag. Min poäng är att detta visar på ytterligare en form av alternativ organisering (medan andra skulle hävda att det representerar en återgång till det gamla). Det vore också möjligt att organisera marknaden, att styra upphandlingen, så att vi ser en kollektivtrafik där de som närmast berörs har större förutsättningar att ha inflytande över den bortom att fylla i enkäter.

Utifrån detta kan nya former för att ge röst åt medborgare och resenärer hållas fram. Enkäter återspeglar de nuvarande upphandlingsformerna där juridiken ges stort spelrum och kvalité reduceras till parametrar som antas kunna mätas. Upphandlingarna tycks också ha stärkt relationerna mellan regioner och trafikföretag, men försvagat kommunernas position, det är ett annat resultat från våra

studier i Uddevalla. Resenärsråd där kollektivtrafikens ”stammisar ” delger sina erfarenheter kan vara en möjlighet, och här kan säkert organisationer likt Resenärsforum ge mer konkreta förslag.

Förankra kollektivtrafiken bland medborgare och resenärer

I slutändan leder frågan om organisering av kollektivtrafiken till att höja blicken bortom upphandlingsjuridik och diverse administrativa och tekniska frågor som lätt står i vägen. Det är förstås viktigt hur bussarna anpassas till nya energiformer och hur höghastighetsjärnväg ska samsas med regional tågpendling. Men för att i en djupare mening faktiskt förankra kollektivtrafiken bland medborgarna så fordras att också sättet att organisera trafiken diskuteras i mer fria former. I förlängningen innebär det också att öka engagemanget i de politiska frågor som verksamheten är kopplad till, något många andra bidrag i den här antologin poängterar. Miljöfrågorna är så uppenbara att de knappast behöver nämnas. Det är i det sammanhanget betydelsen av kollektivtrafikens organisering ska förstås. Busstföretag var oftast lokala verksamheter när de drog igång för länge sedan – som Bohmans Omnibusstrafik i Östersund. Formerna för organisering har sedan förändrats från familjeföretag till kommunal drift och till att bedrivas via upphandlade statsägda bolag. Förhoppningen är att framöver hitta sätt att organisera kollektivtrafik som förenar förankring i befolkningen med ambitioner om hållbarhet. □

4.

Förändring av kollektiv-trafikens uppdrag i ljuset av klimat-omställning

Lena Winslott Hiselius, Lunds universitet

Pandemin ställer tidigare planer på ända. Det ger utrymme för nya visioner kring kollektivtrafikens uppdrag som på så sätt kan bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Det har skett en förskjutning av kollektivtrafikens övergripande mål från att tidigare ha formulerats som ett fördubblingsmål till att idag uttryckas som att ta marknadsandelar från motoriserade transporter. Förändringen är i linje med en omställning till ett hållbart transportsystem där en minskning av de fossildrivna transporterna är en nyckelfaktor. På policynivå finns även ett gryende tänk runt grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik för alla oavsett var man bor – som en viktig fördelningspolitisk aspekt. Arbetet med att tillhandahålla en bastillgänglighet får dock ofta i praktiken stå tillbaka för satsningar på starka stråk där kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen. Detta fokus på starka stråk kan tyckas rationellt sett ur ekonomisk synvinkel men i ett större perspektiv finns det mycket som talar emot denna strategi som begränsar möjligheten att resa med kollektivtrafik utanför dessa stråk. I ett större perspektiv riskerar sådana prioriteringar att skapa politiska rekyleffekter som omöjliggör den förestående och nödvändiga klimatomställningen.

Kollektivtrafikens nuvarande uppdrag och vision behöver således förtydligas för att inrymma ett mer systematiskt tänk kring fördelningspolitiska aspekter, olika geografiska områdens förutsättningar och hur kollektivtrafiken kan utformas, så att denna kunskap omsätts i praktisk handling. När nu pandemin har ställt tidigare trafikplaner och kollektivtrafikbudgetar på ända finns ett ypperligt tillfälle att göra just detta.

Öka omställningstakten

Sverige har antagit ett mål om transportomställning som innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det finns för närvarande en bred samstämmighet om att omställningen går för långsamt för att målet ska kunna nås. Såväl det Klimatpolitiska rådet som myndigheterna i samordningsuppdraget för fossilfri transportsektor (SOFT) betonar att stärkt styrning för ett mer transporteffektivt samhälle just nu är särskilt viktigt för att öka omställningstakten.

För att minska emissionerna föreslås en kombination av många åtgärder, såsom förnybara drivmedel, teknikutveckling, energieffektivisering, överflyttning till mer hållbara trafikslag, samt transportsnål samhällsplanering. Det finns alltså en god kännedom om vilka åtgärder och styrmedel som behöver genomföras och även kring deras potential och kostnadseffektivitet. Att genomföra dessa åtgärder/styrmedel har dock visat sig problematiskt och transporternas emissioner minskar inte i den takt som behövs för att nå målen. En förklaring till att effektiva åtgärder inte kommer till stånd i den utsträckning som krävs är det motstånd som kommer från grupper och landsdelar som riskerar att bli förlorare på omställningen. Flera av de styrmedel som diskuteras kan få stora effekter utifrån såväl regional- och fördelningspolitiska utgångspunkter som för jämställdheten.

Den strategi för omställning som dominerar idag går ut på att göra fordonen fossilfria (vilket sannolikt leder till ökade transportkostnader antingen på grund av ekonomiska styrmedel eller brist på bränsle) och parallellt utveckla alternativ i städerna (gång, cykel och kollektivtrafik). Men det är inte alla grupper som vill eller kan klara av sina resbehov med bil vid en omställning till miljöbättre bilar och bränslen. Den gruppen kommer troligen att öka eftersom det är sannolikt att kostnaderna för att äga/köra bil kommer att öka vilket riskerar att leda till att vissa grupper upplever sig som förlorare, särskilt hushåll med låga inkomster och personer boende på landsbygder. Det finns också signaler om att även gruppen som aktivt väljer bort bilen kan öka i framtiden, bland annat genom att körkort och bilinnehavet bland unga sjunker. Dagens ojämna fördelning av tillgänglighet kan därför förstärkas i framtiden om inte åtgärder sätts in för att skapa bättre alternativ till bilen.

Kollektivtrafikens uppdrag bör bli tydligare

I denna omställning spelar kollektivtrafiken en avgörande roll för samhällets möjligheter att bli mer transporteffektivt. Samtidigt är kollektivtrafiken i en nära framtid inte bara fasta rutter. Genom att utnyttja tekniska lösningar med självbokning och sökning av alternativa resvägar öppnas en palett av möjligheter att tillhandahålla kollektivtrafik utanför de starka stråken. För kollektivtrafiken finns då möjligheten att beakta de skilda förutsättningar som olika områden har.

Ett flertal regioner utvecklar och testar nya tjänster för att kunna erbjuda tillgänglighet med kollektivtrafik för de som inte kan eller vill använda bilen. Dessa satsningar är dock ofta i form av pilotprojekt och tester med en begränsad livstid. Dessa brister tyder på att det behövs en översyn och förtydligande av kollektivtrafikens uppdrag för att de fördelningspolitiska målsättningarna och tekniska framstegen ska omsättas i systematisk handling. Istället för att se satsningar i glesbygder som godhjärtade insatser bör de snarare ses som en del av ett strategiskt klimatarbete vilket också tyder på att andra ekonomiska krav kan ställas på denna typ av trafik.

Sammantaget finns det mycket som pekar på att kollektivtrafikens uppdrag behöver förtydligas så att ett systematiskt tänk och handling runt tillgänglighet inkluderas; så att utöver volymökningar i starka stråk även åtgärder som bidrar till att alla har en tillräckligt god service, även på landsbygder, prioriteras. Det behövs även ett ökat fokus på kopplingen mellan landsbygd och stad. Många människor som bor på landsbygder arbetar eller studerar i städer och transportåtgärder inom städerna påverkar även dem. Det behövs alternativa och kompletterande strategier för kollektivtrafiken för att se till att olika grupper inte lämnas utanför klimatomställningen och för att öka legitimiteten för styrmedel och åtgärder. Kollektivtrafiken kan till exempel i framtiden spela en stor roll som en kompensatorisk åtgärd för att dämpa negativa effekter för olika grupper.

Ett systematiskt arbete för klimatomställning

Vi behöver ha i åtanke att åtgärder/styrmedel som införs för att driva på klimatmålomställning kommer att resultera i effekter för kollektivtrafiken (både påverkan av och påverkan på). I denna omställning behövs en översyn och ett förtydligande av kollektivtrafikens uppdrag för att fördelningspolitiska målsättningar ska omsättas i handling. Pandemins omvälvande effekter på kollektivtrafikens resande och budgetmässiga utmaningar kombinerat med uppställda klimatmål pekar på att det är viktigare än någonsin att ta ett helhetsperspektiv så att tillgängliga resurser bidrar. Politiska rekyleffekter är kostsamma.

Utöver en revidering av kollektivtrafikens uppdrag behövs även systematiska och strategiska analyser av de samlade effekterna på välfärd, tillväxt, tillgänglighet och jämlikhet vid beslut och val av åtgärder. Innan beslut tas måste analyser göras av vilka effekterna blir för olika grupper i samhället och deras förutsättningar att ställa om till en klimatsmart livsstil. Samtidigt som konsekvenserna av till exempel budgetminskningar analyseras, måste kollektivtrafikens uppdrag och syfte diskuteras i en vidare mening inklusive dess symbolvärde i en klimatomställning. □

Finansiering, styrmedel och teknisk utveckling

5.

Finansiering för framtidssäkrad kollektivtrafik

John Hultén, K2

När pandemin förändrar våra resmönster finns det möjlighet att utveckla kollektivtrafikens finansieringsmodell.

Det stormar rejält kring kollektivtrafikens finansiering i pandemins kölvatten. Biljettintäkterna dyker när färre reser och fler åker utan att betala. Kostnaderna är däremot oförändrade eftersom bussar och tåg fortsätter att rulla i samma omfattning som tidigare. Tillskott från staten täcker en del av intäktsbortfallet, men långt ifrån hela, och på längre sikt kan det bli svårt att mobilisera tillräckliga resurser till att upprätthålla trafiken och till nya satsningar.

Situationen under coronakrisen är exceptionell. Samtidigt är kollektivtrafikens finansiering ingen ny utmaning. Kommuner och regioner har under längre tid brottats med krav på mer trafik och nya investeringar, samtidigt som skattemedlen är begränsade och ska räcka till många andra, behjärtansvärda utgiftsområden. Från flera håll ställs nu frågan om den befintliga finansieringsmodellen för kollektivtrafik är tillräckligt robust. Kommer den stå pall för ett minskat resande på kort och medellång sikt, samtidigt som den säkerställer förutsättningar för en långsiktigt hållbar omställning med mer attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik? Jag menar att det just nu finns tillfälle att

inleda förändringsarbete som utvecklar den svenska finansieringsmodellen på sätt som kan minska kostnaderna, öka intäkterna och förändrar synen på vad finansieringen ska användas till.

Den svenska modellen

Diskussioner om kollektivtrafikens finansiering lider av två tillkortakommanden. Det första är ett alltför ensidigt fokus på nya intäktskällor. I själva verket har myntet två sidor. Lika mycket som det handlar om intäkter, är finansiering en fråga om kostnader och hur dessa hanteras. Det andra tillkortakommandet är ett alltför snävt synsätt på vad det är som ska finansieras, vilket ofta begränsas av administrativa och organisatoriska gränsdragningar. Finansieringsdiskussioner måste ske utifrån bredare angreppssätt. Ett för snävt perspektiv riskerar att leda till suboptimala lösningar.

Den svenska modellen för kollektivtrafikens finansiering bygger på ett delat ansvar, där skattebetalarna står för en del och resenärerna för en annan del genom biljettavgifter. Ansvaret finns huvudsakligen på regional nivå. Det är regionala politiker som sätter mål för kollektivtrafiken, beslutar över tilldelningen av skattemedel, bestämmer vilka priser som resenärerna ska betala, och som skapar en organisation för hur allt detta ska implementeras. Eftersom förutsättningarna ser olika ut och eftersom den politiska sammansättningen varierar, ser lösningarna lite olika ut i landets regioner.

Kostnadstäckningsgraden (även kallad självfinansieringsgraden), som är ett mått på hur stor andel av kollektivtrafikens kostnader som täcks av biljettintäkter, är ett viktigt mål för många kollektivtrafikmyndigheter. Den varierar stort mellan olika länder, regioner och städer. I europeiska storstäder är snittet runt 60 procent. I svenska regioner varierar den från 58 procent i Stockholm till 23 procent på Gotland. Genom att upphandla trafiken av kommersiella företag i konkurrens hoppas man uppnå kostnadseffektivitet och få mesta möjliga nytta för skattemedlen. När offentlig upphandling infördes i Sverige i slutet av 1980-talet innebar det initialt kraftigt minskade kostnader, men senare har kostnaderna ökat. Under det senaste decenniet har kostnaderna ökat mer än både antalet resenärer och mer än trafikutbudet. Det ökade resandet i rusningstid är en av flera orsaker.

Kritik från två håll

Den nuvarande finansieringsmodellen saknar inte belackare. Kritiken kommer från två håll, både från ”höger” och från ”vänster”.

Från höger kritiseras modellen för att vara allt för stelbent, med för lite utrymme för kundanpassade lösningar. För den som önskar en mer marknadsorienterad kollektivtrafik framstår den nuvarande finansieringsmodellen som ologisk eftersom den inte nödvändigtvis premierar fler kunder, även om ökat resande ofta är ett politiskt mål. Fler kunder innebär mer kostnader än intäkter. Ju mer

attraktiv kollektivtrafiken blir, desto mer medel måste skattebetalarna skjuta till. Utifrån ett marknadsorienterat perspektiv förordas en modell som istället skapar förutsättningar för en mer affärsmässig logik, och där det offentliga endast subventionerar trafik som inte kan bedrivas på rent kommersiell grund. Med kommersiella lösningar och en friare prissättning av kollektivtrafiken menade en statlig utredning (den så kallade Lundinutredningen) att flertalet resor skulle vara kommersiellt gångbara. En större del av kollektivtrafiken skulle med andra ord finansieras av resenärerna själva.

Från vänster kommer samtidigt kritik mot att kollektivtrafiken är alltför styrd av krav på kostnadstäckning. Kollektivtrafikens potential att bidra till samhällsutmaningar tillvaratas därför inte. Utifrån det här perspektivet efterfrågas en tydligare politisk styrning som sätter samhällsmål om till exempel miljö och social sammanhållning i centrum. Ett för stort fokus på biljettintäkter gör dels att färre väljer att resa med kollektivtrafiken, dels att kollektivtrafiken utformas på sätt som optimerar intäkter snarare än att möta samhällsutmaningar. Utifrån detta perspektiv förordas bland annat helt avgiftsfri kollektivtrafik för alla eller för särskilda grupper. Avgiftsfri kollektivtrafik har bland annat införts i Tallinn och nyligen i Luxembourg. Med ett sådant upplägg blir kollektivtrafikens finansieringsmodell i högre grad beroende av skattemedel.

Sitt inte still i båten

Jag menar att det inte nu är läge att experimentera med helt nya finansieringsmodeller, vare sig de kommer från höger eller vänster. Det betyder inte att kollektivtrafikmyndigheter bör sitta stilla i båten i väntan på lugnare tider. Tvärtom, just nu finns utrymme för att lansera nya idéer inom ramen för den befintliga svenska finansieringsmodellen. Jag menar att tre förändringar bör ha särskild prioritet i ett sådant förändringsarbete:

① Minska kollektivtrafikens kostnader genom åtgärder som minskar belastningen i rusningstid.

Just nu finns goda förutsättningar att införa åtgärder för minskad trängsel i kollektivtrafiken. Sådana åtgärder kan lösa trängselproblem här och nu, men även ha mer långsiktig betydelse. Rusningstrafiken är en av de största orsakerna till ökade kostnader i kollektivtrafiken eftersom resandet under rusningstid dimensionerar hur många fordon och förare som krävs. Genom att ”platta ut” kurvan kan kostnaderna minska. Det kan åstadkommas genom kombinationer av flera åtgärder. Det kan till exempel handla om förändrad prissättning som ger incitament till resande utanför de värsta rusningstiderna, om utvecklad trafikinformation som underlättar ett mer utspritt resande och om strukturella samhällsförändringar som leder till mer flexibla skol- och arbetstider.

② Bredda finansieringsbasen genom att avgifter på viss biltrafik öronmärks för satsningar på kollektivtrafik och aktiv mobilitet.

Även med en snabb elektrifiering av biltrafiken finns starka skäl att hålla nere antalet bilar och styra biltrafiken på sätt som minskar problem med trängsel, olyckor, buller och andra emissioner. Dynamiska vägavgifter där prissättningen varierar beroende på var man kör och när, kan både bidra till en mer effektiv biltrafik och till att generera intäkter öronmärkta för satsningar på hållbar mobilitet, inklusive kollektivtrafik. Erfarenheterna från Norges bompengsystem, men även de svenska trängselskatterna, visar på potentialen med sådana lösningar. En mer dynamisk prissättning kan utformas på sätt som främjar mer yteffektiva fordon i städer där gaturummet är begränsat och där framkomligheten för till exempel busstrafik har stora ekonomiska konsekvenser.

③ Förändra synen på det offentliga åtagandet genom ett mer aktivt engagemang även i andra hållbara mobilitetslösningar än kollektivtrafik.

Framväxten av nya mobilitetstjänster, som till exempel delade taxiliknande tjänster, bilpoolstjänster, efterfrågestyrda minibussar, elsparkcyklar, lånecyklar, innebär att gränsen mellan kollektivt och

privat resande blir mindre tydlig. Digitala tjänster skapar förutsättningar för kombinerade resor på nya sätt. Samtidigt kan satsningar på aktiv mobilitet, som gång och cykel, bidra till att fler förflyttar sig på ett mer kostnadseffektivt sätt. Samhällets finansiering av mobilitet behöver bli mer fokuserad på målen som kan nås med olika tjänster, mindre på att finansiera enbart en viss typ av trafik. Det kräver både anpassade regelverk och förändrade synsätt inom kollektivtrafikens organisationer.

I pandemins kölvatten har kollektivtrafikens intäkter och kostnader hamnat i fokus på ett mer akut sätt än kanske någonsin tidigare. Det är viktigt att inte fastna i kortsiktiga åtgärder, utan att även ta vara på tillfället till förbättrade förutsättningar att klara finansieringen av framtidens hållbara transportsystem. Det finns goda exempel på sådana initiativ, både i Sverige och utomlands, men de behöver skalas upp och samordnas. Genom att lyfta blicken kan vi lättare hitta kursen framåt. □

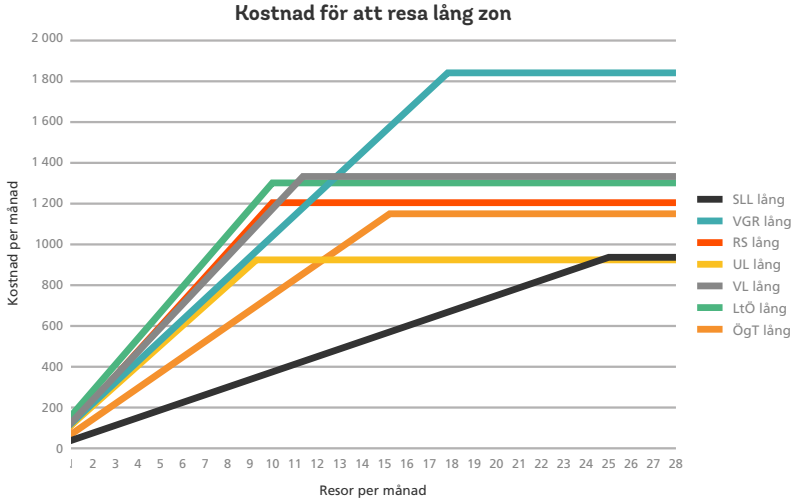
6.

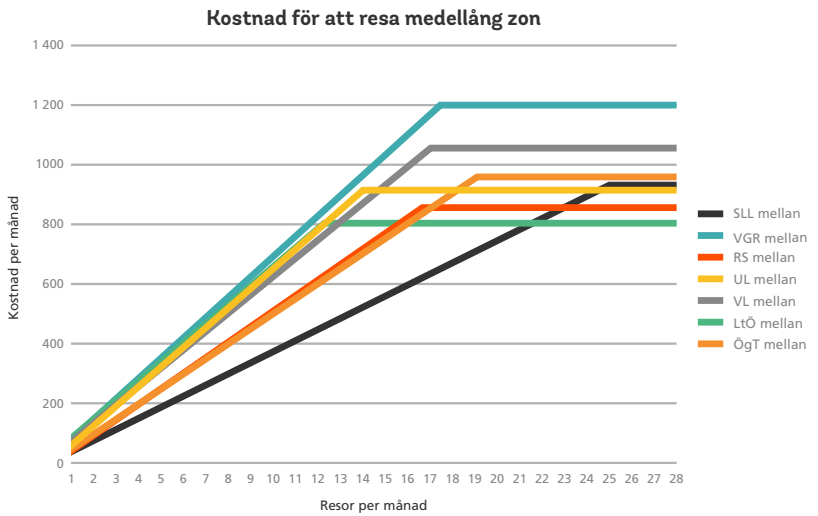
Prissättning som styrmedel för att undvika trängsel i kollektivtrafiken

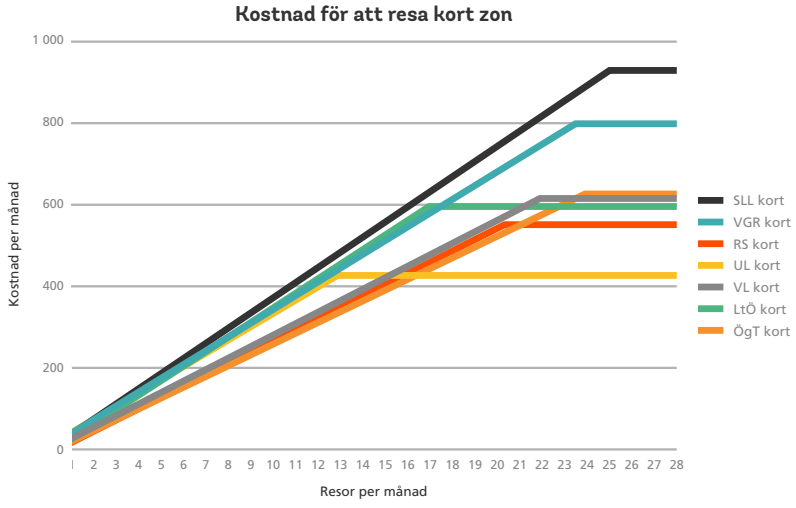
Anders Wretstrand, Skånetrafiken

Ett biljettsystem som både är tidsdifferentierat och håller reda på hur många resor som görs inom en period kan minska trängseln och bidra till mer effektiva och rättvisa biljett-priser i kollektivtrafiken.

Ekonomi har stått i centrum när effekter av coronakrisen har påverkat vår mobilitet. Cirka hälften av kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik täcks normalt av biljettintäkter. Deras andel har dock sjunkit något under de senaste åren. Sveriges regioner har delvis olika ståndpunkter om avvägd balans mellan betalande passagerare, skattebetalares tillskott och den samlade nyttan av ett kollektivtrafiksystem. Hur taxepolitiken ska förena de konkurrerande målen om att omfördela intäkter, höja inkomster för att täcka ökande driftskostnader, locka passagerare och säkerställa prisvärdhet för tjänsten som sådan är i grunden en stor uppsättning politiska frågor. Till detta kommer nu frågan om kraftigt minskad efterfrågan på grund av covid-19 och dramatiska intäktsminskningar. Följande avsnitt behandlar därför några viktiga policyrelaterade frågor som är kopplade till taxepolitik och prissättning. Hur kan biljettpriset anpassas så att det styr efterfrågan på ett sätt som kan leda till både minskade kostnader för utbudet och till minskad upplevd trängsel?


Kostnad för att resa lång zon
2 000
1 800
1 600
1 400
1 200
1000
800
600
400
200
0
Kostnad per månad
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28
Resor per månad
SLL lång
VGR lång
RS lång
UL lång
VL lång
LtÖ lång
ÖgT lång


Kostnad för att resa medellång zon
1 400
1 200
1000
800
600
400
200
0
Kostnad per månad
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28
Resor per månad
SLL mellan
VGR mellan
RS mellan
UL mellan
VL mellan
LtÖ mellan
ÖgT mellan

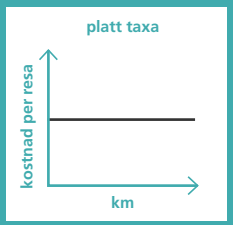
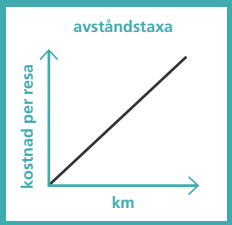
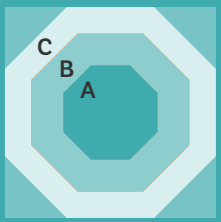


Reglerad prissättning

Priset på en resa med lokal och regional kollektivtrafik bestäms av den ”regionala monopolisten” kollektivtrafikmyndigheten. Det centrala argumentet för en reglerad marknad och prissättning är iakttagelsen att investeringar i tjänster och tillhandahållande av bättre kvalitet ökar nyttan och ger fler kunder än om marknaden fått lösa detta på egen hand. Biljettintäkterna blir då inte tillräckliga för att täcka de ökade kostnaderna. Hur man balanserar prissystem eller taxesystem för kollektivtrafiken har alltid varit ett omdiskuterat ämne. Det ses ofta inte bara som en ekonomisk utan

en bredare politisk fråga som påverkar invånarnas tillgänglighet, sociala integration, upplevelse av rättvisa och livskvalitet. Det är därför inte förvånande att det då och då föreslås att det bör vara gratis att åka buss eller tåg. Gratis kollektivtrafik har provats och forskningen pekar på både för- och nackdelar med det.

Men vad kostar det idag för en resenär som inte betalar mer än nödvändigt i förhållande till hur många resor som görs varje månad? Figurerna ovan visar på regionala skillnader för olika reslängd och brytpunkt när det är lönsamt med periodkort. Större lutning på linjen avspeglar högre kontantpris. Här dyker också zonbegreppet upp. Som vi ska se, så löser detta sätt att tänka både frågor om rättvisa och effektivitet. Biljettsystemet borde hålla reda på hur många resor som görs under en period, och inte debitera mer än det tak som sätts för perioden. Det kan vara attraktivt för både användare och operatörer/ myndigheter eftersom det kan generera ökade intäkter. Passagerare med likviditetsbegränsningar undviker samtidigt att bli överprissatta, eftersom passagerare med låga inkomster i större utsträckning reser med enkelbiljett och därför betalar mer än nödvändigt för sina resor med kollektivtrafiken.

	Platt taxa	Avståndsbaserad	Zontaxa
Princip			
Fördelar	→ Enkelt → Lätt att implementera → Minskad risk för fuskåkning	→ Potential för intäktsmaximering → Resenären betalar för sin konsumtion	→ Kompromiss mellan platt och avståndsbaserad taxa
Nackdelar	→ Störst ”effekt” vid prishöjning → Motverkar korta resor som behöver göras	→ Kan vara svårt att beräkna → Ej transparent → Dyrt att implementera och kontrollera	→ Relativt transparent för användaren → Gränseffekter
Teoretisk princip	→ ”Enkelhet”	→ ”Biljettkostnad i proportion till produktionskostnad”	→ ”Approximation av kombinationen avståndstaxa och marginalkostnad”

Flat fare eller zontaxa?

Biljettstrukturen brukar variera avseende area (avstånd), läge, operatör, tid, ”lojalitet” och användargrupp. De areella, rumsliga aspekterna handlar ofta om att debitera användare beroende på avståndet. Om man inte vill ha ett sådant system får man införa ett (rumsligt) platt biljettpris, så kallad flat fare. Anses det rimligt att låta priset variera med avståndet, måste man överväga hur detaljerad denna skillnad bör vara. Ett vanligt tillvägagångssätt är att anta en zonstruktur där priset beror på de (antal) zoner som passeras under resans gång. I figuren till vänster visas de rumsliga variablerna samt eventuella för- och nackdelar med vald struktur. Jämför detta med prissättningsstrukturen i diagrammen ovan. Är det någon region som tillämpar platt taxa?

Det finns intressanta resultat från forskning kring ”good practice”. Införandet av kontaktlösa smarta kort eller app-lösningar har visat sig vara en trigger för förbättringen av biljettstrukturerna. Det har framför allt gjort en omfattande prisdifferentiering möjlig. Det finns emellertid en konflikt mellan enkelhet och användning av det smarta kortets funktioner och egenskaper.

Enkla biljettstrukturer, som platta priser, är lätta att förstå, men inte optimala ur ett strikt ekonomiskt perspektiv, där resenärer bör debiteras enligt faktisk konsumtion av transporttjänster (särskilt om transportkapaciteten är begränsad). Kollektivtrafikmyndigheter strävar efter att prissätta på ett rättvist sätt, men vad ett rimligt och rättvist pris egentligen borde vara kan framstå som oklart. Ökad prisdifferentiering kan vara rättvist. Avståndsberoende priser kan vara bättre och mer rättvist. Enkelheten kan vara en rimlig aspekt. Att bestraffa befolkningsgrupper i avlägsna områden kan emellertid vara orättvist och förstärka social ojämlikhet. Därför verkar termen ”rättvis” vara komplex och bör diskuteras med försiktighet i detta sammanhang!

Ekonomiskt styrmedel: betala för marginalkostnaden

Frågan om marginalkostnadsprissättning i kollektivtrafiken handlar dels om skillnader i efterfrågan mellan högtrafik och lågtrafik, dels om så kallade stordriftsfördelar. Kommersiella företag som bedriver interregional trafik utan subvention, tillämpar konsekvent dynamiskt tidsdifferentierade taxor för att maximera sina intäkter. En regional kollektivtrafikmyndighet bör kanske inte maximera

intäkten, utan snarare maximera samhällsnyttan. Principen är dock delvis den samma; man säljer inte resmöjligheter styckevis, då hela fordon och vagnar måste tursättas trots att efterfrågan tidvis kraftigt både överstiger och understiger utbudet.

Att ta ombord en extra resenär i lågtrafik kostar nära noll kr om det finns gott om utrymme i fordonet och om turen inte blir försenad på grund av att resenären stiger på. I högtrafik uppstår däremot trängsel och förseningar. Trafikföretaget måste upprätthålla hög turtäthet, hantera punktlighetproblematiken och till och med sätta in extra förstärkning. Oavsett resultatet av stor efterfrågan i peak, trängsel i fordonen eller kostsam kapacitetsutbyggnad, så finns goda skäl till att låta dessa kostnader avspeglas i biljettpriserna. Anledningen är att det kan ge resenärer, som inte ”behöver” göra sina resor i högtrafik, incitament att välja andra avgångstider.

En konsekvens av detta synsätt är att modellen med periodkort med ”fria resor” framstår som ineffektiv. På grund av att resenärens upplevda marginalkostnad för den där extra resan är noll kronor, kan det leda till ett överutnyttjande. I rusningstid blir detta

problem tydligt. Pendlare och regelbundna resenärer är de som sparar mest på att använda periodkort. Dessa utgör samtidigt majoriteten av högtrafikresenärerna. Med andra ord: de resenärer som kostar mest att transportera, upplever att utgiften för en extra resa är noll kronor. Istället för att högtrafikresenärer skulle betala tillägg som motsvarade de ökade kostnaderna, säljer man starkt rabatterade periodkort, vilket (åtminstone i teorin) ger felaktiga signaler.

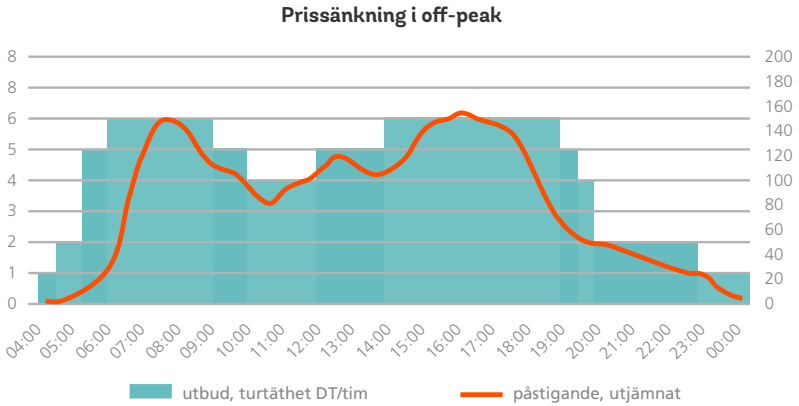
Nu är det dock så att de resenärer som antingen väljer att eller måste resa i högtrafik, inte nödvändigtvis har en flexibel arbetslivs- eller utbildningssituation. Därför brukar, som tidigare nämnts, frågan om tillägg i högtrafik upplevas som orättvis. Istället bör man överväga reducerat pris utanför peak-perioden, särskilt maxtimmen. Kan man påverka dem som har valmöjlighet att välja annan avgångstid, kan det rabatterade priset vägas upp av ett reducerat utbud; topparna i peak-trafiken kan kapas. Tröskeln sänks dessutom för sällanresenärer. Priset på enkelresa kan sänkas, då man flyttar fokus bort från periodkorten.

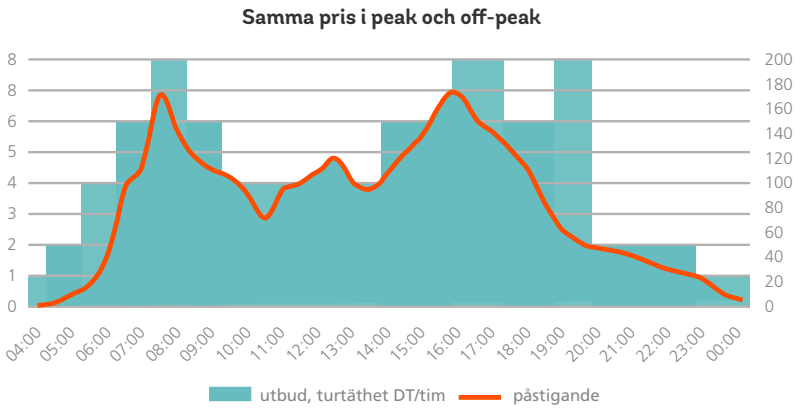
Om det nu vore så effektivt och bra, varför har det inte provats i större utsträckning? Ett svar är kopplat till taxemodellen. Det kan vara svårt att förändra både prisstruktur och betalsätt, och som vi sett skiljer det sig åt beroende på om man tillämpar avståndstaxa, zontaxa eller platt taxa. Därmed kan man säga att en svaghet med marginalprissättning är kopplingen till eventuellt ökade transaktionskostnader.

Ett annat svar är kopplat till vem som ansvarar för vad. Ofta ansvarar en försäljningsavdelning för just försäljning, och då handlar det om att mäta antal resenärer och total intäkt. Skulle priset sänkas, så minskar vanligtvis de totala intäkterna även om resandet ökar något. Det är endast om man samtidigt arbetar aktivt med att samtidigt justera ned utbudet som denna ansats är möjlig. Därmed kan man konstatera att det troligen kan finnas organisatoriska hinder för differentierad prissättning som styrmedel.

Marginalkostnadsprissättning: ett grafiskt exempel

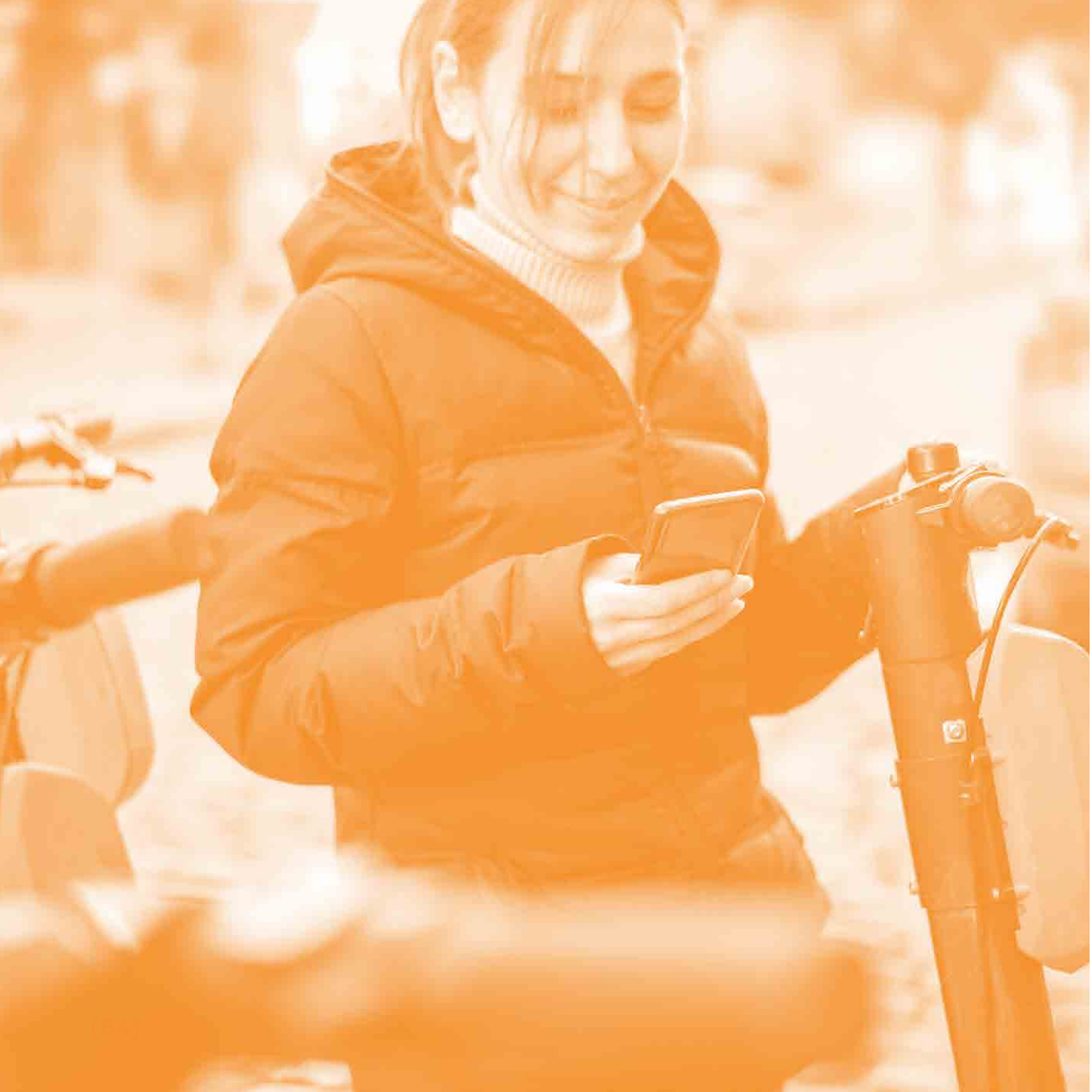
Trots barriärer för genomförande, finns starka skäl för tidsdifferentierad prissättning som kan minska efterfrågan i de mest hårt


Prissänkning i off-peak
8
8
6
5
4
3
2
1
0
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
04:00
05:00
06:00
07:00
08:00
09:00
10:00
11:00
12:00
13:00
14:00
15:00
16:00
17:00
18:00
19:00
20:00
21:00
22:00
23:00
00:00
utbud, turtäthet DT/tim
påstigande, utjämnat


Samma pris i peak och off-peak
8
8
6
5
4
3
2
1
0
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
04:00
05:00
06:00
07:00
08:00
09:00
10:00
11:00
12:00
13:00
14:00
15:00
16:00
17:00
18:00
19:00
20:00
21:00
22:00
23:00
00:00
utbud, turtäthet DT/tim
påstigande

belastade tidsintervallen. Diagrammen till vänster kan inspirera när det gäller att överväga en mera differentierad prissättning. Reducerat pris utanför peak-perioden kan möjliggöra kostnadsbesparingar. Hur stora dessa är, och huruvida minskade intäkter vägs upp av minskade kostnader beror på kontexten. Påbörja därför analyser av tänkbara effekter och, om det är möjligt inom rådande taxesystem, inför tidsdifferentierad prissättning på försök. Utmaningen blir att via priset förskjuta efterfrågan utanför peak i en sådan utsträckning att produktionsbesparingar är möjliga att genomföra. Forskning visar att detta är möjligt.

I samband med covid-19 upplevs trängsel i peak-trafik på ett nytt och starkare sätt, trots att resandet totalt sett minskat. Det finns skäl att tro att denna förhöjda obehagskänsla kommer att vara en kvarstående effekt, även efter att pandemien blåst förbi och vaccin finns att tillgå. Frågan om tidsdifferentierad prissättning i lokal och regional kollektivtrafik kan därför betraktas som tidlös. □



7.

Kombinerad mobilitet – en del av det nya normala efter pandemin?

Göran Smith, RISE

Med nya behov av kombinerade mobilitetstjänster behövs också nya flexibla och individ-anpassade modeller. Det gynnar i sin tur ett framtida hållbart transportsystem.

Den pågående coronakrisen har ställt kollektivtrafikbranschen inför en tuff utmaning. Resandet har minskat drastiskt och de som kan väljer allt oftare cykeln, bilen eller elsparkcykeln framför bussar och tåg när de väl reser. Samtidigt är den ekonomiska situationen pressad, inte minst för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Det finns de som argumenterar för att resandetappet och den vanskliga ekonomiska situationen kräver att strategiska men osäkra utvecklingsinsatser, så som utvecklingen av kombinerad mobilitet, sätts på paus. I syfte att möjliggöra hållbara resvanor bör varenda skattekrona som kan skakas fram läggas på att vinna tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken, det vill säga på att upprätthålla ett attraktivt och tryggt utbud av linjelagd kollektivtrafik. Även om jag till fullo sympatiserar med investeringar i den linjelagda kollektivtrafiken, argumenterar jag i den här texten för en omvänd logik mot den ovan. Jag menar att pandemins effekter på resenärernas behov betingar att den offentliga sektorn bör växla upp sin roll i att utöka utbudet av nya typer av mobilitetstjänster i och utanför städerna, samt i att knyta dessa närmare kollektivtrafiken.

Pandemin har raderat ut nästan ett decenniums utveckling

Coronapandemin har inneburit stora förändringar för kollektivtrafiken. I vissa länder har den ställts in helt, medan andra har infört åtgärder såsom krav på att bära ansiktsmask, ingen påstigning genom framdörren och feberkontroll innan färd. Detta har bidragit till att flera städer runt om i världen har rapporterat minskningar i kollektivtrafikresandet på över 90 procent. I och med att reserestriktionerna inte varit lika strikta i Sverige har inte heller resandetappet varit lika stort här. Likväl har pandemin raderat ut nästan ett decenniums utveckling i kollektivtrafikresande. Mellan januari och november 2020 utfördes till exempel 230 miljoner resor med Västtrafik. Det är 30 procent färre än under samma period året innan samt 6 procent lägre än 2011 års nivå.

Hur förändringarna ter sig på längre sikt vet förstås ingen, men mycket tyder på att det minskande kollektivtrafikresandet kommer att bestå, åtminstone delvis och under den närmaste tiden. En av Sveriges största kollektivtrafikoperatörer genomförde en enkätundersökning om nya arbets- och resvanor i september 2020. Av de cirka tusen respondenterna svarade 42 procent att de mestadels arbetar eller studerar hemifrån. Drygt hälften av dessa uppgav därutöver att de tänker fortsätta med det även efter pandemin. Ju längre reserestriktionerna och oron över smittspridning håller i sig,

desto större är sannolikheten att de nya vanorna som etableras blir det så kallat 'nya normala'. Vissa nya vanor, såsom digitalisering av möten, avlastar antagligen transportsystemet, medan andra, såsom ökat bilberoende, sätter käppar i hjulet för omställningen till hållbart resande.

Nya förutsättningar kräver nya typer av mobilitetstjänster

Kollektivtrafikens ställning som ryggrad i hållbara transportsystem är trots allt oförändrad. Det finns inget annat transportsätt som kan förflytta stora grupper av människor över längre sträckor lika plats- och energieffektivt. Samtidigt går det inte att bortse från att den allmänna synen på att dela fordon med andra inte är lika positiv som den var för ett år sedan. Åtgärder för att minska trängsel och smittspridning kan säkerligen återupprätta en del av tilliten och förhoppningsvis kommer det en dag då viruset inte har en lika framskjuten plats i våra medvetanden. Pandemin har ändå ofrånkomligen tydliggjort att vi som samhälle inte bör lägga alla våra ägg i kollektivtrafikkorgen. Alternativ behövs, och för att det framtida transportsystemet ska bli motståndskraftigt, ekologiskt hållbart och rättvist är det av största vikt att det alternativet i så liten utsträckning som möjligt är en privatägd bil. För att skapa ett flexibelt transportsystem som möter resenärernas förändrade behov behövs ett större utbud av pålitliga, lättillgängliga och pris-

värda mobilitetstjänster som kan ta vid när varken kollektivtrafiken, cykeln eller promenadskorna räcker till.

Det handlar om tjänster som minskar resebehovet, så som kontorskollektiv, ambulerande lanthandlare och videotelefoni, men även om tjänster som erbjuder resmöjligheter. Under de senaste åren har framväxten av den senare typen av tjänster varit stark, inte minst exemplifierat av hur elsparkcyklarna erövrade stad efter stad under 2018 och 2019. Varken delningssystem för elsparkcyklar eller några andra nya typer av mobilitetstjänster har dock brett ut sig på ett sådant sätt att de blivit tillgängliga för alla. Snarare handlar det om storstadsfenomen. Höga avgifter och återkommande krav på till exempel körkort och digitala färdigheter exkluderar dessutom stora delar av befolkningen. Därav är dessa tjänsters bidrag till transportarbete och tillgänglighet än så länge begränsat.

Offentlig intervention fordras för att nya mobilitetstjänster ska uppnå en position där de kompletterar kollektivtrafiken och ökar tillgängligheten i såväl tätbefolkade som glesa geografier. Den offentliga sektorn behöver undanröja strukturella barriärer för geografisk och demografisk spridning samt skapa konkreta incitament för en överflyttning från privatbilism till tjänstebaserat resande. Ett färskt exempel på det senare finns i Madrid, där kommunen, som en del av sin coronastrategi, erbjuder Madridborna 1250 euro

som de kan nyttja för att köpa mobilitetstjänster om de väljer att skrota en bil som är tio år gammal eller äldre. Andra möjliga åtgärder som ligger nära till hands i en svensk kontext är att omprioritera stadsrummet, skapa regelverk som främjar en övergång från förmånsbilar till förmånsmobilitet, införa flexibla parkeringstal, förändra reseavdragssystemet och sänka momsen för bilpooler. Det kan på sikt även finnas anledning till att utreda huruvida fler former av mobilitet bör subventioneras i de fall där varken linjelagd eller anropsstyrd kollektivtrafik möter resenärernas behov.

Intresset för kombinerad mobilitet har varit stort, men resultaten är lätträknade

För att det ska bli enkelt för resenärer att hitta, köpa och använda nya mobilitetstjänster behövs dessutom digitala lösningar som knyter dem samman med kollektivtrafiken. Sådana lösningar går i Sverige under beteckningen kombinerad mobilitet (eng: Mobility-as-a-Service) och inkluderar allt från reseplanerare med köpfunktion till samlade abonnemang för till exempel kollektivtrafik, bildelning och elcykelpool. Ett första koncept testades i Göteborg 2013–2014. Resultatet var minskad bilkörning och ökad gång, cykling och användning av mobilitetstjänster för de 71 hushåll som deltog.

Med andra ord antydde piloten att kombinerad mobilitet kan bidra till minskat bilberoende. Arbetet för att utveckla kombinerad mobi-

litet har varit intensivt både i Sverige och internationellt sedan dess. Trots detta är de konkreta resultaten lätträknade. Delade meningar om vilken roll det offentliga bör ta och svårigheter i att hitta affärsmodeller som gynnar alla ingående parter har bidragit till att kombinerad mobilitet fortfarande till stor del är begränsat till små, tidsbegränsade piloter. Kunskapen om långsiktiga effekter är därför liten. För att öka den kunskapen krävs större och mer varaktiga exempel av kombinerad mobilitet som utvärderas systematiskt. Kanske öppnar pandemin nya möjligheter för det?

Ett verktyg för att anpassa kollektivtrafikutbudet till det 'nya normala'

På kort sikt är pandemin sannolikt hämmande för utvecklingen av kombinerad mobilitet. Flera pågående pilotverksamheter har avslutats eller skjutits upp, medan personal och resurser har omprioriterats. På andra sidan av myntet tvingar dock pandemin såväl resenärer som kollektivtrafikföretag och andra leverantörer av mobilitetstjänster att tänka nytt. Även om pandemin har påverkat och kommer att fortsätta att påverka grupper i samhället olika mycket och på olika sätt, ser det i nuläget ut som att den kommer att öka den totala andelen arbete hemifrån samt minska den genomsnittliga benägenheten att dela fordon i rusningstrafik. Därutöver finns det även en risk att pandemin försämrar mångas privatekonomi. Till följd av detta kan stora resenärsgrupper komma att bli mer priskäns-

liga framöver samt att ha ett större behov av transportlösningar som är anpassade för mer oregelbundna pendlingsmönster.

Ett månadskort med kollektivtrafiken passar inte in på den beskrivningen, men givet dess heterogena och multimodala natur skulle kombinerad mobilitet kunna möjliggöra mer flexibla och individanpassade erbjudanden som möter upp mot de nya behoven. För kollektivtrafikbranschens del skulle kombinerad mobilitet därmed kunna erbjuda ett verktyg för att anpassa kollektivtrafikutbudet till det 'nya normala' och därigenom antingen locka tillbaka några av de resenärer som förlorats under pandemin och/eller attrahera nya resenärsgrupper till kollektivtrafiken.

En aktivare, bredare och modigare roll behövs

I Sverige har färdplanen för kombinerad mobilitet fungerat väl som samlande kraft under de senaste åren och utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik föreslog nyligen en organisatorisk modell som kan bana väg för permanenta implementeringar. De tekniska utmaningarna är dessutom relativt måttliga. Den viktigaste komponenten finns redan i de flestas fickor: smartphonen. Min forskning visar likafullt att den offentliga sektorn behöver ta en aktivare, bredare och modigare roll för att kombinerad mobilitet ska bli verklighet och bidra till de transportpolitiska målen. I jämförelse med nuvarande strategier innefattar det bland annat att

ta fram en gemensam, inspirerande vision, att bistå utvecklingen av nya mobilitetstjänster och att koppla samman introduktionen av kombinerad mobilitet med åtgärder för minskad biltrafik. Därutöver bör den offentliga sektorn även delfinansiera, och aktivt delta i, storskaliga och fleråriga piloter/implementeringar av olika typer av kombinerad mobilitet i olika situationer. Först när de kan utvärderas vet vi i vilken utsträckning och på vilket sätt kombinerad mobilitet kan bidra till ökad hållbarhet och mildrad effekt av framtida kriser.

Att ta en aktivare, bredare och modigare roll är ingen enkel uppgift för den offentliga sektorn. Utvecklingen av kombinerad mobilitet kommer inte heller att vara varken gratis, konfliktfri eller utan omvägar. Om det är något som coronakrisen har lärt oss är det dock att vi måste våga testa nytt och förbereda oss för det oförutsedda; varken resebehovet eller kollektivtrafiksystemet var så stabilt som många av oss trodde. □

8.

Covid-19 och upplevd trängsel – så påverkas reseefterfrågan i kollektivtrafiken

Ulrik Berggren, Lunds universitet

Trängsel påverkar resenärer i kollektivtrafiken på många olika sätt. Det finns en rad åtgärder kollektivtrafikmyndigheter nu kan vidta för att minska resenärers upplevelse av trängsel och säkerställa allmänhetens fortsatta förtroende och trygghet inför att resa med kollektivtrafiken.

Förekomsten av trängsel i kollektivtrafiksystemet har blivit högaktuell i samband med införandet av nationella rekommendationer som syftar till att minimera risken för smittspridning under den pågående pandemin. För kollektivtrafikbranschen innebär ett ökat fokus på att motverka trängsel, som sker samtidigt som ett kraftigt minskat resande och därmed sjunkande trafikintäkter, en stor finansiell, men även metodologisk, utmaning vid dimensioneringen av trafikutbudet. Det finns en reell risk för en långsiktig erosion av resenärers och övriga medborgares förtroende för kollektivtrafiken, och därmed en långsiktigt nedåtgående resandeutveckling, kopplad till brist på upplevd trygghet i förhållande till trängselrelaterad smitta. Utvecklingen understryker vikten av att branschen systematiserar arbetet med att kartlägga och bekämpa upplevd trängsel inom trafiksystemet. Men då behöver man först förstå trängselns inneboende anatomi, som skillnaden mellan upplevd och mätbar trängsel och hur dessa kan mätas, vilket denna text ämnar belysa.

Enligt Sveriges vaccinsamordnare Richard Bergström är Covid-19-pandemin något vi, mer eller mindre, får lära oss att leva med under flera år framöver. Således bygger de idéer och förslag som presenteras i denna text på premissen att befintlig situation med lägre reseefterfrågan och en större känslighet för passagerarträngsel kommer att bestå över tid i mer eller mindre hög grad, även om resandet gradvis kan öka men också ändra karaktär och fördelning

över dygnet, under veckan och mellan ärenden ju mer vi närmar oss en tänkbar gradvis minskning av smittorisken. Syftet med detta avsnitt är att föra fram hur arbetet med trängsel, och därmed smittominimering och ökad passagerartrygghet, kan systematiseras och samordnas nationellt, baserat på min bild av regionernas pågående arbete samt befintlig forskningsbaserad kunskap inom området.

Upplevelse av trängsel

Trängsel påverkar resenärer i kollektivtrafiken på många olika sätt och man kan skilja på passagerartäthet och (upplevd) trängsel, där den förra består i antal personer per ytenhet medan den senare är ett psykologiskt fenomen beroende av sammanhang och samspel mellan kognitiva, sociala och miljörelaterade faktorer. Upplevelsen av en marginell ökning av trängsel är oftast olika beroende på den aktuella passagerartätheten – ju högre täthet desto brantare blir ökningen i upplevd trängsel. Trängselupplevelsen är komplex då den kan innefatta upplevelser av fara för personlig säkerhet och trygghet, oro, stress och känsla av utmattning samt känsla av intrång i personlig sfär och möjlig ohälsa. Utöver de direkta effekterna kan sekundära effekter på restid och möjlighet att arbeta ostört ombord i sig ge upphov till oro och stress – och ökad trängsel. Brist på upplevd kontroll är avgörande här. Det saknas storskaliga studier av hur samhällsspridning av potentiellt dödliga virussjukdomar som covid-19 påverkar dessa upplevelser av träng-

sel, men det ligger nära till hands att anta att just frånvaron av kontroll samt osäkerheten i situationen sänker tröskeln för när trängsel upplevs som avskräckande. Tidigare studier rapporterar även om ökad otrygghet i termer av ökad risk för (hot om) våld relaterat till ökad upplevd trängsel. Relevant för den aktuella situationen är ökade konflikter kring vad som är en acceptabel nivå vad gäller smittsäkert avstånd, såväl ombord som i stations- och hållplatsmiljöer, särskilt när det föreligger konkurrens om sitt- eller ståplatser.

Effekter av upplevd trängsel

Det finns olika sätt att systematiskt mäta resenärers värderingar av olika företeelser under en kollektivtrafikresa, där trängselkomponenter som passagerartäthet och sannolikheten att få en sittplats är två exempel. Det mest lovande angreppsättet, tack vare sin direkta koppling till resenärsbeteende, utgörs av så kallad revealed preference, eller uttryckt värdering, exempelvis av hur passagerartätheten och sittplatstillgängligheten inverkar på värderingen av åktid (restid i fordon). Den här typen av studier har blivit allt mindre resurskrävande tack vare ökad tillgång till detaljerade data över resor och fordonsrörelser.

Annars har det klassiska sättet att mäta värderingar hittills varit så kallade stated preference-experiment, där intervjupersonerna får ta ställning parvis mellan hypotetiska situationer (exempelvis andel

upptagna sittplatser eller passagerartäthet på en fordonsskiss) kopplade till biljettpris. På så sätt fås en monetär värdering av en viss företeelse – i detta fall betalningsviljan för att undvika trängsel.

Oavsett mätmetod så brukar upplevelsen av att färdas under varierande grad av passagerartäthet mätas som en multiplikator i relation till oviktad restid, och dessa separeras för sittande och stående resenärer. Tidigare studier visar att obehaget för varje tillkommande resenär ökar snabbare för stående än för sittande passagerare. Faktorer som kollektivtrafikfordonets inredning påverkar också resenärernas upplevelse och i vilken utsträckning stående passagerare upplever ett större obehag av ökad trängsel. I ljuset av en ökad smittomedvetenhet kan det finnas skäl att överväga om dessa förhållanden fortfarande gäller, då resenärer kan tänkas föredra att stå framför att sitta mittemot en okänd vid motsittning i kollektivtrafikfordon. Intrångseffekten kan vara mest besvärande just vid sittande resa, om denna sker tillsammans med okända personer.

Kända modeller för att förutse när och var trängsel uppkommer kan vara användbara för att kunna prioritera mellan olika preventiva åtgärder. Tidigare genomförda studier kommer dock i ett nytt ljus under coronapandemin, då resenärers känslighet för trängsel bör ha ökat betydligt. Resenärens beteende är dessutom kopplat till hur medveten hen är om vilka alternativ som finns och

hur trängseln upplevs (eller förväntas vara) på respektive alternativ. Denna medvetenhet är i sin tur till viss del avhängig av tillgänglig information om förväntad trängsel kopplad till olika resalternativ, vilken kan behöva anpassas till olika resenärsgrupper för att erhålla en önskvärd effekt på beteendet (minskad trängsel).

Vad kan förbättras i Sverige?

Det sker redan ett arbete i regionerna för att hantera och minska den upplevda trängseln i den regionala kollektivtrafiken. Skånetrafiken har exempelvis tagit fram en tjänst som visar uppmätt trängselnivå per tur i ett grafiskt gränssnitt (skanetrafiken.se/trafikkarta). Vid Region Stockholms trafikförvaltning sker ett strategiskt arbete med att systematiskt kartlägga och mäta trängsel. I en utredning från 2015 (Trafikförvaltningen, 2015) föreslås måttet trängseltid för att kunna bedöma och utvärdera trängseln per linje. I nuläget är det bara statistik från automatisk trafikanträkning, fordonslokalisering (buss-PC) samt lastvågsdata (vissa t-banevagnar samt pendeltåg) som finns tillgängliga för att ta fram uppgifter om trängsel. Rapporten konstaterar att det i nuläget saknas såväl data men även forskning kring metoder för att mäta och kvantifiera trängsel vid och på stationer och hållplatser. Anekdotiska kundklagomål pekar dock på att de upplevda problemen med stationsträngsel är störst vid någon form av anomali som avstängda rulltrappor eller förseningar med ankomster av överbelastade fordon som

kan orsaka köbildning. Här krävs ett tvärvetenskapligt synsätt där social- och miljöpsykologiska och beteendevetenskapliga metoder och begrepp nyttjas för att analysera, förklara och förutse resenärers överväganden. Anonymiserande kamerateknik är en möjlig datakälla, liksom mobiltelefondata.

Mot bakgrund av tidigare forskning och min kunskap om kollektivtrafikbranschen föreslår jag följande åtgärder för att säkerställa allmänhetens fortsatta förtroende och trygghet inför att resa med svensk regional kollektivtrafik:

- Fastställ, i samverkan med folkhälsomyndigheten och/eller ytterligare lämplig expertis, evidensbaserade mått på smittsäkert passageraravstånd (passagerartäthet) i olika fordonstyper. Tag fram en nationell standard för när och hur (risk för) trängsel bör kommuniceras

- Genomför praktiska försök (exempelvis stated preference) för att ta reda på acceptabel nivå på upplevd trängsel i olika situationer

- Trafikförvaltningens förtjänstfulla utredning kring trängsel bör fullföljas även för stationsmiljöer. Häri ingår en omvärldsanalys för att kartlägga möjliga datakällor

- Samordna och ta fram rekommenderade hjälpmedel för operativ styrning av utbud och upplysning till resenärer (i realtid) utifrån observerad trängsel på fordon och stationer. Det kan röra sig om tillägg i reseplanerarapplikationer för mobiltelefoner eller för den fasta informationsutrustningen i fordon och på stationer och hållplatser.

- Svensk kollektivtrafik bör inleda en partnersamverkan kring hur trängsel bör förebyggas på strategisk nivå (genom långsiktig planering, i trafikförsörjningsprogram mm)

Syftet med dessa åtgärder bör vara att möjliggöra att den upplevda trängseln minimeras samtidigt som kostnaden för trafikutbudet hålls på en acceptabel nivå. □

9.

Digitala lösningar för minskad trängsel

Jan Persson, Malmö universitet

Nya digitala informationstjänster kan ha stor betydelse för att stärka kollektivtrafikens långsiktiga attraktivitet. Under pandemin har en snabb introduktion av nya informationstjänster bidragit till att minska risken för smittspridning.

Pandemin har inneburit att det har uppstått nya behov av information kopplat till reducering av potentiell smittspridning i kollektivtrafiken. Det mest uppenbara behovet är att resenärer vill ha **information om trängsel för att undvika smittorisk.** Ett annat behov är **information till resenärer som varit utsatta för smittorisk.** Det senare har i större utsträckning varit aktuellt i andra länder än Sverige, bland annat i form av smittspårningsappar.

I svensk kollektivtrafik har fokus legat på trängselproblematiken, bland annat genom uppmärksammade situationer med delvis reducerad trafik och i vissa fall en upplevelse av ohållbar trängsel i förhållande till smittorisken. Samtidigt har olika informationstjänster för resenärer snabbt rullats ut, som till exempel visning i realtid av beläggningsgrad i kollektivtrafikens fordon. Vidare har det i viss utsträckning, åtminstone i närområdet på sträckan Kastrup-Köpenhamn, införts bokningskrav för att begränsa antalet resenärer. Att införa system för att estimera antalet resenärer ombord ett kollektivtrafikfordon (buss eller tåg) hade inledningsvis helt andra motiv. **Pandemin har dock visat att genom att starta (eller**

förbereda för) att samla in information kan nya tjänster snabbt utvecklas och tas i bruk när det uppstår ett behov. Det gäller även informationstjänster som svårligen kan förutses och värderas idag. Innebörden av uttrycket ”Information is king” har blivit uppenbart, både för aktörer inom kollektivtrafiken och för oroliga resenärer. I lite spekulativa termer är det nog så att informationstjänster om trängsel har skapat aha-upplevelser för flera, inklusive resenärer – var det möjligt att i realtid visa trängsel i kollektivtrafiken, det visste inte jag? **Denna insikt bör ge avtryck i framtida utveckling, både specifikt kopplat till trängselinformation, men också mer generellt. Det finns betydligt fler möjligheter med avancerad informationshantering än vad vi enkelt kan förutse idag.**

Informationsbehov

Exempel på möjliga framtida informationsbehov som relaterar till smittspridning:

- *Realtidsprognos av trängsel för hela resan.* Här avses inte bara trängseln på till exempel bussen som resenären är på väg att borda utan även trängsel under efterföljande del av bussresan, det vill säga en prognos av förväntade påstigande och avstigande.

- En utvidgning av realtidsprognos av trängsel är att *reseplanerare* också bättre stödjer resenären i att göra resval baserat på prognostiserad trängsel för hela resan, det vill säga på fordon, vid bytespunkter och kanske till och med vid målet för resan (till exempel ett köpcentrum).

- Information om trängsel kan även användas för att omfördela resurser i kollektivtrafiken och på så sätt minska trängsel genom omplanering av trafik. Även om möjligheterna till omedelbar omplanering kan vara begränsade i en tidtabellstyrd trafik, kan man överväga att ha fler resurser i stand-by läge för att snabbt öka kapaciteten vid behov.

- Utökade möjligheter till *bokningsbara resor* i kollektivtrafiken (platsbaserat eller antalbaserat). Mest naturligt är att låta ett tåg eller en buss endast tillåta resenärer som har bokat för att enkelt reducera trängsel. Man kan dock tänka sig lösningar som kräver bokning för tillträde till en del av tåget (eller möjligen bussen) för att tillgodose resenärer för vilka det är extra viktigt att kunna säkerställa låg nivå på trängsel. Man kan även tänka sig differentiering av resenärer inom kollektivtrafiken genom att till exempel endast riskgrupper ges tillträde eller bokningsrätt för vissa resurser i kollektivtrafiken, som en tågvagn eller en viss buss.

- Ett annat område är **effektivisering av smittspårningsappar.** I många länder har sådana introducerats av myndigheter för spårning av smitta. Dessa bygger ofta på att en person får information om att hens mobiltelefon varit nära någon annans mobiltelefon, någon som senare har konstaterats covid-positiv. Relevant för kollektivtrafiken är att även tänka sig system som gör detektering av att någon befunnit sig i en miljö i kollektivtrafiken som sannolikt utsatts för smitta möjlig (till exempel del av ett tåg) då andra människor, som senare har konstaterats ha covid-19, samtidigt eller strax innan befunnits på denna plats.

Åtgärder

Även om det inte finns någon garanti för att alla ovanstående informationsbehov kommer att efterfrågas av resenärer är de tydligt motiverande för att nedanstående åtgärder bör övervägas:

- **Införa möjlighet till trängseldetektering i realtid i samtliga kollektivtrafikfordon,** till exempel via Automatic Passenger Counting (APC) eller via biljettsystem. Även detektering av trängsel i trafiknoder skulle kunna vara aktuellt.

- **Införa möjlighet till bokning av plats på relevanta kollektivtrafikfordon,** med numrerade platser samt bokningssystem (back-office) som kan hantera bokningar med koppling till biljett-

och fordonsflottesystem. Detta bör i första hand övervägas för regional trafik där utsikterna är större att nyttan överväger omaket för resenärer att boka sin resa.

- **Införa möjlighet för resenärens mobil att elektroniskt detektera vilket fordon denna befinner sig på** (till exempel genom beacon-signal av elektroniskt ID i fordon/tågvagn).

För att ytterligare belysa det potentiella värdet av ovanstående åtgärder belyses nedan nyttan av användning utanför ett pandemiperspektiv.

- Information om trängsel och bokningsbara platser utgör en komfortaspekt som kan ha väsentlig inverkan på många resenärers resande. Det ligger också nära till hands att det sammanfaller med bokningsbarhet för resenärer med speciella behov, som önskemål att kunna ta med barnvagn och cykel.

- Givet möjligheten för resenärens mobil att elektroniskt detektera vilket fordon resenären befinner sig på, kan reseplanerare ta hänsyn till denna information. Det betyder att resenären vid en sökning av en uppdaterad resa till ett slutmål, inte längre själv måste justera sökningen avseende resans start-punkt om hen redan är ombord på ett kollektivtrafikfordon. Beacons med unik ID i kol-

lektivtrafiken kan vara en viktig komponent i ett sådant förbättrat resestöd. Det skapas också en möjlighet till förenklad distribution av information till just de personer som behöver informationen, till exempel till de resenärer som sitter på ett försenat tåg.

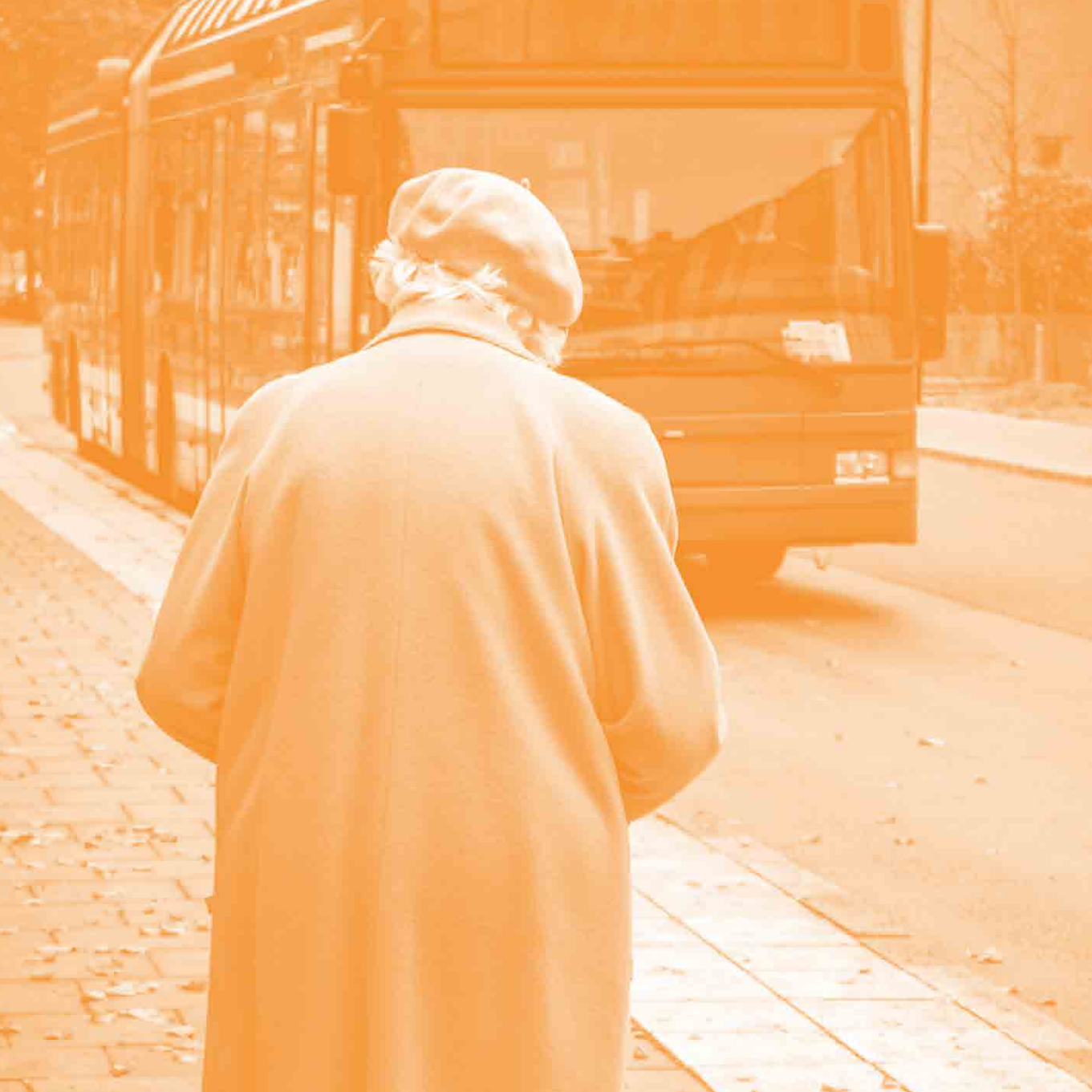
Nytta förenat med risk

Det finns goda möjligheter att skapa nytta genom föreslagna åtgärder, men det finns också risker med de här tekniska lösningarna och den informationshantering de innebär. Information om system där människor ingår riskerar att skapa information om människor som i slutändan kan råka bära information om enskilda identifierbara individer. Till exempel kan även APC-information vid få resenärer råka avslöja information om enskild människa när information kan kopplas ihop med annan information som bostadsadress eller information i sociala medier. Enskilda individers beteende riskerar att identifieras i datamaterialet, vilket utgör ett problem ur ett integritetsperspektiv och i förhållande till GDPR-lagstiftningen. Uppenbarligen bör informationsinsamlingen tänkas igenom: finns nytta, vilka risker finns ur aspekten personlig integritet, för vem skall informationen göras tillgänglig och så vidare.

Trots hinder kopplat till personlig integritet och kostnader är det viktigt att kollektivtrafikbranschen nogsamt överväger åtgärder som trängseldetektering, bokningsbarhet, och elektroniskt ID för **kollek-**

tivtrafikfordon. Detta då det redan nu finns motiverande skäl och sannolikt fler, idag okända, framtida möjligheter för att kunna erbjuda en förbättrad och omställd kollektivtrafik. Förväntningarna skruvas sannolikt upp på adekvata informationstjänster, givet utvecklingen inom andra områden, främst inom andra mobilitetstjänster än kollektivtrafik. De här informationstjänsterna kan ha stor betydelse för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i förhållande till privatbilism, som relativt sett ökat under pandemin. Bilister har redan tillgång till ett rikt utbud av informationstjänster, som till exempel realtidsguidning för att undvika vägträngsel. Det är viktigt att ta lärdom av de exemplen som nu finns på snabb introduktion av informationstjänster, då det sannolikt inom en snar framtid kommer uppstå nya situationer med nya behov vi ännu inte kan förutse. □

Jämlika och hälso-samma transporter



10.

Ställ högre krav på en mer inkluderande och jämlik kollektivtrafik

Vanessa Stjernborg, Lunds universitet

En socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar kollektivtrafik måste utvecklas utifrån passagerarnas varierande behov och förutsättningar.

Kollektivtrafiken står inför förändringar. Å ena sidan har klimatkrisen inneburit att kollektivtrafiken successivt fått en annan roll, mycket handlar idag om att den ska bli ett reellt alternativ till bilen. Starkt fokus ligger på effektivisering, snabba restider, starka stråk och en ”ideal pendlare”, ett ideal som emellertid många människor faller utom. Å andra sidan har rådande pandemi inneburit en avrådan från att resa kollektivt och att kollektivtrafiken ”blöder” ekonomiskt. Möjligheterna och förutsättningarna för resor eller icke resor varierar dock. I skuggan av effektivisering, digitalisering och en omstart av kollektivtrafiken i pandemins efterdyningar, är det angeläget att också i en ökande grad synliggöra människorna i systemen. Personer med funktionsnedsättning, unga, äldre, låginkomsttagare, de som bor i mer perifera lägen med flera, det vill säga personer som ur ett transporthänseende kan vara särskilt utsatta.

Det råder numera en allmän konsensus om att hotet mot klimatet är på allvar och något som berör oss alla, och kommande decennier är viktiga på många sätt och vis. Klimatkonventionen och därtill Parisavtalets viktigaste mål är en global uppvärmning som håller sig under två grader, men helst under 1,5 grad. Blicken har i detta sammanhang snabbt riktats mot transportsektorn som står för uppskatt-

ningsvis en fjärdedel av utsläppen av växthusgaser inom EU. Det är förståeligt att kollektivtrafikens riktning i Sverige till stor del kommit att handla om att öka marknadsandelarna gentemot bilen. Ett viktigt arbete för att vi ska kunna nå det långsiktiga målet om att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.

Allt fler forskare påvisar samtidigt de ojämlika förhållanden som ligger invävda i människors möjligheter till förflyttning, där vissa sociala grupper i regel är mer utsatta än andra. Mer kritiska röster menar att kollektivtrafiken alltmer kommit att anpassas mot den stereotypa jobbpendlaren, och bilden som här målas upp är ett ideal som kretsar kring en finansiellt stabil resenär, som använder kollektivtrafiken för att ta sig till och från arbetet under den normala kontorstiden.

En kollektivtrafik som blir allt mer inriktad mot jobbpendling riskerar emellertid samtidigt att utestänga andra grupper, även om samma kollektivtrafik har som politisk målsättning att vara för alla. Inte minst definierat i transportpolitiska mål, som stöds i EU:s transportpolitik och i de globala hållbarhetsmålen. I de senare finns tydligt målsättningen att utveckla kollektivtrafiken med en särskild uppmärksamhet vid behoven hos människor i utsatta situationer, det kan här handla om personer med funktionsnedsättning, äldre, kvinnor, barn med flera.

Effektiviseringens utmaningar och det digitala utanförskapet

Utvecklingen mot ett allt effektivare kollektivtrafiksystem kan innebära ökade utmaningar för vissa sociala grupper. Att linjer rätas ut och hållplatser dras in kan exempelvis innebära svårigheter för de som inte har möjligheten eller förutsättningarna att ta sig den där extra biten till nästa hållplats. Det finns också forskning som visar att exempelvis äldre personer eller personer med funktionsnedsättning kan löpa en risk att hamna utanför digitaliseringen, vilket benämns som det digitala utanförskapet. Utanförskapet kan påverka möjligheterna att resa, utöva fritidsaktiviteter och att upprätthålla sociala relationer. Att exempelvis betala resan via applikationer till mobiler kan upplevas som svårt av vissa resenärer, det kräver att man har tillgång till en mobil och till den teknik som avses, och detta kan skapa hinder. Dessa hinder kan i sin tur leda till att man avstår från att resa med kollektivtrafiken, trots att man vill eller har behov av det.

Det kan handla om bemötande från tågpersonal eller busschaufförer, utformandet av tågvagnar eller busstationer eller hur man upplever sig bli bemött av operatören. Det finns studier som visar att det personliga stödet och servicen i kollektivtrafiken kan vara viktigt för många resenärer, inte minst för många äldre eller för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt indikerar andra studier att utrymmet för extra stöd inom kollektivtrafiken på många

sätt krymper. I pandemins spår har det också på sina håll rapporterats om varsel av busschaufförer, lokförare och kundvärdar. Senare utredningar visar att personer med funktionsnedsättningar och äldre personer många gånger redan är mer frånvarande i kollektivtrafiken än andra grupper, samtidigt bantas färdtjänsten rejält. På samma gång har möjligheterna för äldre personer att kunna bo kvar i sin bostad kommit att bli en viktig utgångspunkt, och andelen äldre personer som bor i särskilt boende blir allt lägre.

Urbaniseringens bidrag till ökande klyftor mellan stad och land

Därtill kan det handla om personer som bor mer perifert, som inte har tillgång till bil och som inte heller har någon möjlighet att påverka sin boendesituation, så kan vara fallet för exempelvis nyanlända eller äldre personer. Urbaniseringens framfart förstärker klyftorna mellan stad och land. Storstadsregionerna lockar många yngre invånare och personer med högre utbildning och kognitiv förmåga från Sveriges landsbygder, samtidigt som många äldre invånare stannar kvar.

För de mindre orterna kan det innebära att arbetstillfällen försvinner i takt med att fabriker och annan verksamhet läggs ner, huspriserna faller och servicen minskar. Kollektivtrafiken begränsas

eller tas helt bort. Sjunkande huspriser kan innebära att man inte har råd att flytta och därmed tvingas bo kvar på platser med en begränsad service och begränsade möjligheter till en aktiv vardag.

Det kan också handla om det faktum att man arbetar på arbetstider som faller utom de gängse kontorstiderna och att man på grund av detta står bortom ett tillfredsställande utbud av kollektivtrafik. Nedskärningar i kollektivtrafiken kan riskera att drabba de redan utsatta allra mest och alla har i kristider inte heller möjligheten att använda andra färdmedel.

De redan utsatta är de som riskerar att drabbas allra hårdast

I pandemins spår lyfts en oro från olika delar av världen, en oro över att det kan vara så att det är de redan utsatta som drabbas allra hårdast. Världshälsoorganisationen varnar exempelvis för att den extrema fattigdomen kan komma att nå exceptionella siffror. Även äldre är en grupp som väntas ha drabbats extra hårt i sviterna av social isolering. Det har också kommit rapporter om att låginkomsttagare är en grupp som haft mer begränsade möjligheter att styra sitt kollektiva resande. Utbildningsnivå är också något som tycks ha betydelse. Man har kanske helt enkelt inte de ekonomiska förutsättningarna för att ha en bil eller att arbeta hemifrån.

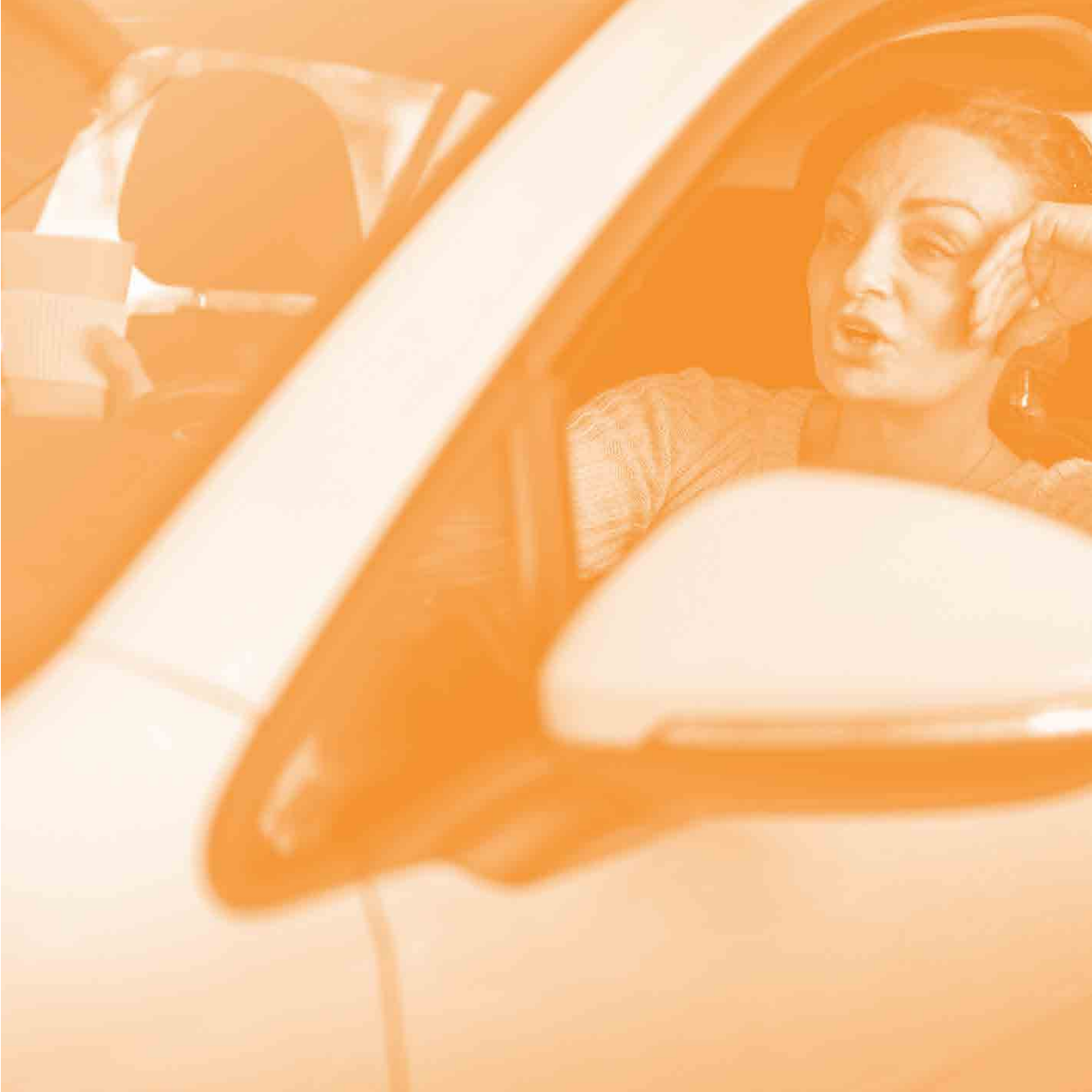
Samhället (och den enskilda individen) gynnas av att olika sociala grupper ges möjligheten att leva självständiga liv, vilket i förlängningen understödjer positiva hälsoeffekter, ett ökat välmående och en högre livskvalitet. Kollektivtrafiken kan därför ha en betydande roll i arbetet mot en ökad social och ekonomisk inkludering, och för en minskning av de sociala klyftorna. Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” (1370/2007 artikel 2 a), samma definition hänvisas det till i lagen om kollektivtrafik (2010:1065).

I en omstart av kollektivtrafiken är det därför hög tid att i ökad grad synliggöra människorna i systemen och de behov passagerarna har. En socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar kollektivtrafik måste utvecklas utifrån passagerarnas varierande behov och förutsättningar. Det är viktigt att arbeta för en ökad medvetenhet om att det uppstår målkonflikter när kollektivtrafiken både ska serva pendlare som prioriterar en snabb och effektiv kollektivtrafik, samtidigt som kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Det är också viktigt att aktivt arbeta mot målet att förse allmänheten med fortlöpande kollektivtrafik utan diskriminering och att i ett vidare arbete särskilt uppmärksamma de varierande behoven som finns hos olika sociala grupper. □

11.

Ökat resande med riktade provperioder

Alfred Söderberg, Lunds universitet



Provperioder riktade mot vane-bilister kan vara ett viktigt redskap när kollektivtrafiken snabbt behöver återskapa för-troendet för sin verksamhet och efterfrågan på kollektivtrafik.

När kollektivtrafiken återigen betraktas som ett säkert färdmedelsval kommer det sannolikt vara många som återvänder till att resa kollektivt, men risken finns att en betydande andel inte gör det. Det långa tidsspann med avrådan från att resa tillsammans kan på sikt generera nya individbaserade resvanor som gör att fler väljer bilen, samtidigt som pandemin också kan komma att bana väg för positiva trender som ökad cykling och ett bestående genombrott för distansarbete. Attityder till kollektivtrafik kan även komma att påverkas negativt på grund av den smittorisk som den förknippats med i media, som i sin tur kan leda till att kollektivtrafikens image och status försämras. Troligtvis kommer det därför krävas en kraftfull insats från kollektivtrafikens aktörer för att vinna tillbaka kunder som slutat resa kollektivt, parallellt med att man värvar nya. Här finns det anledning att tänka strategiskt kring marknadsföring, samt vilka grupper man vänder sig till. Optimalt sett skulle kollektivtrafikens återupptagna jakt på marknadsandelar resultera i en tillströmning av bilister samtidigt som fortsatt gång, cykling och distansarbete bejakas. Ny forskning pekar på nyttan av riktade provperioder, vilket skulle kunna utgöra ett viktigt bidrag till kollektivtrafikens återkomst.

I kommersiella sammanhang i allmänhet och för tjänstebaserade produkter i synnerhet är provperioder, antingen helt kostnadsfria

sådana eller rabatterade, ett beprövat och välanvänt tillvägagångssätt för att väcka intresse hos potentiella kunder. Poängen med den typen av erbjudanden är att avbryta individers tankemönster och få dem att överväga tjänsten som erbjuds. De flesta kollektivtrafikresenärer köper ett periodkort av något slag och enkelt uttryckt kan man säga att dessa individer prenumererar på kollektivtrafik till ett rabatterat pris jämfört med att köpa enkelbiljett, en affärsmodell som idag används av de flesta gym, mobiloperatörer och streamingtjänster. Sådana företag använder kontinuerligt provperioder som ett kostnadseffektivt sätt att öka kundunderlaget, speciellt i utvecklingsfaser av nya tjänster och mot segment som tidigare visat intresse, eller helt enkelt ”borde” vara intresserade.

Test av provperioder

Vad säger då forskningen om effekten av provperioder för kollektivtrafik? Ett femtontal vetenskapliga studier från de senaste 20 åren har försökt ta reda på det. Fokus för dessa studier har framförallt varit att undersöka hur en kostnadsfri period med kollektivtrafik påverkar attityder och faktiskt resande, samt hur effekten står sig över tid. Merparten av studierna har genomförts i Tyskland eller Sverige och riktats mot vanebilister. Flera av studierna inkluderar en kontrollgrupp vars enda skillnad jämfört med testgruppen är att de inte får något erbjudande av en gratis provperiod med kollektivtrafik, vilket gör att effekten av interventionen kan isoleras.

En färsk sammanställning av studierna visar att kollektivtrafikresandet i genomsnitt ökade med 115 procent för deltagarna under provperioderna för att sedan avta till cirka 36 procent upp till sex månader efter att provperioderna avslutats. Dessa resultat förstärktes ytterligare i en nyligen publicerad svensk studie där 50 procent av vanebilisterna som fått en gratis provperiod med kollektivtrafik i två veckor uppgav att de fortsatt reste med kollektivtrafik när en uppföljning gjordes tre månader efter projektet. Tre viktiga slutsatser från dessa studier är att provperioder med kollektivtrafik är effektiva för att öka resandet, att de kan riktas mot vanebilister för att skifta färdmedelsfördelningen mot ett mer hållbart resande, samt att de kan resultera i en bestående effekt även om själva provperioden bara är temporär.

Provperioder utmanar fördomar

Forskning visar att sättet vi väljer att resa på inte alltid beror av till synes rationella faktorer. Emotionella och andra mer eller mindre irrationella faktorer är minst lika viktiga. De som aldrig reser kollektivt har ofta mer negativa attityder till kollektivtrafiken, än de som nyttjar kollektivtrafiken ofta eller ibland. Dessa attityder kan i sin tur baseras på stereotypa uppfattningar som överförts från andra personers erfarenheter och föreställningar. Att få direkt erfarenhet från en provperiod kan utmana sådana fördomar. En anledning till att så stor andel fortsätter att nyttja kollektivtrafiken efter

en provperiod tros därmed vara att den direkta erfarenheten av att resa med buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana leder till nya insikter att kollektivtrafik faktiskt kan vara ett bra alternativ. Några särskilt viktiga lärdomar har dragits från ovan nämnda studier, som kan påverka utfallet av provperioder med kollektivtrafik.

① För det första finns det stark evidens för att kampanjerna blir mer effektiva om de medvetet siktar på att förbättra målgruppens attityder och förmåga att resa med kollektivtrafiken. Det skulle exempelvis kunna innebära att ge skräddarsydd information (i så stor utsträckning som möjligt) till deltagarna om hur kollektivtrafiken fungerar samt tips på vilka målpunkter de kan nå.

② För det andra är vanebilister med någorlunda bra inställning till kollektivtrafik mer benägna att ändra beteende, än vanebilister med negativ inställning. Det är med andra ord mer kostnadseffektivt att rikta kampanjen mot en målgrupp som är mottaglig för erbjudandet.

③ För det tredje så verkar en eventuell omstartseffekt hos deltagarna (exempelvis ny bostad eller nytt jobb) påverka effekten av provperioden positivt. Detta tros bero på att sådana individer inte hunnit utveckla starka vanor, vilket kan göra dem mer benägna att prova något nytt.

④ För det fjärde finns det indikationer på att provperioder är mer effektiva när de riktas mot arbetsresor än övrigt resande, eftersom arbetsresor är mer förutsägbara och därmed enklare för individer att planera för ett nytt sätt att resa på än andra, mer spontana resor.

Bättre tillsammans

Slutligen är det viktigt att poängtera att provperioder påverkas av det sammanhang inom vilket de utförs, där till exempel målpunkters placering, tillgänglighet till kollektivtrafik och kollektivtrafikens relativa attraktivitet jämfört med andra färdmedel, är faktorer som också spelar in. Något som varit känt en längre tid är att en kombination av styrmedel, exempelvis provperioder tillsammans med ökad turtäthet och/eller höjda parkeringsavgifter, är mer effektivt än åtgärderna var för sig. Med det sagt så pekar forskningen sammantaget på att kampanjer och framförallt riktade provperioder är effektivt för att öka kollektivtrafikresandet. Av lika stor vikt är erfarenheten att smart utformade provperioder kan leda till att vanebilister ändrar beteende. Då denna typ av kampanj praktiskt taget är nettokostnadsfri, givet att det finns outnyttjad kapacitet i systemet, är det svårt att hitta argument som talar emot provperioder. Denna typ av marknadsföringsåtgärd kan därmed vara ett viktigt redskap att ha med sig när kollektivtrafikens aktörer, i en omstart av verksamheten, snabbt behöver återskapa förtroendet för, och efterfrågan på kollektivtrafik. □

Ett flertal av Sveriges regionala kollektivtrafikbolag jobbar redan kontinuerligt med provperioder. Ett exempel är Västtrafik, som genomfört ett flertal provperioder riktade mot bilpendlare i Västra Götaland. År 2014 var målet att skapa 8 000 nya kollektivtrafikresenärer och samtidigt stärka varumärket. Med erfarenhet av att cirka 20 procent brukar fortsätta att åka

kollektivt efter en provperiod vände man sig till 40 000 västsvenskar med erbjudande om att kostnadsfritt åka kollektivt i två veckor. Enligt utvärderingen resulterade kampanjen i 8 400 nya kunder, som förutom en koldioxidminskning på över 4 000 ton/år även medförde nya intäkter till ett värde av 25 miljoner kronor.

12.

Aktiva och hälsosamma transporter

Till Koglin, Lunds universitet och Hanna Holm, K2

För att nu ta tillvara omställningen, med en större andel trafikanter som väljer aktiva och hälsosamma transportmedel, behöver vi snabbt verka för att det ska vara attraktivt och tryggt att fortsätta röra sig till fots och på cykel.

För att minska trafikens klimatpåverkan, förbättra folkhälsan, minska antalet människor som skadas eller dör i trafiken och bättre ta tillvara gemensamma ytor i städerna behöver stads- och trafikplaneringen förändras och transportsystemen utvecklas i en mer hållbar riktning. Under pandemin har fler valt att gå och cykla. För att nu ta tillvara omställningen, med en större andel trafikanter som väljer aktiva och hälsosamma transportmedel, behöver vi snabbt verka för att det ska vara attraktivt och tryggt att fortsätta röra sig till fots och på cykel.

För att fler ska välja att transportera sig till fots och på cykel vid längre resor är det en nyckelfråga att gång och cykling går att kombinera med en väl fungerande kollektivtrafik. Säkra och effektiva gång och cykelvägar i anslutning till hållplatser och stationsområden, säkra cykelparkeringar vid hållplatser och stationer och möjlighet att ta med cykeln på buss och på tåg bidrar till att fler väljer att kombinera gång, cykel och kollektivtrafik som transportmedel.

Stads- och trafikplanering

Trots en ökad insikt om att våra städer och samhällen måste utformas efter människors behov, snarare än efter bilens behov, utgör

bilen som transportmedel fortfarande norm i svensk stads- och trafikplanering. Andra trafikslag, som gång och cykling, marginaliseras och utrymme för gångtrafikanter och cyklister är ofta något som läggs till sent i planeringsprocesser. Det saknas i alltför stor utsträckning en helhetsbild över hur gångtrafikanter och cyklister ska kunna transportera sig effektivt och säkert.

Forskning visar att den politiska förankringen i en kommun eller en region är avgörande när det gäller att avsätta ekonomiska medel till en väl fungerande infrastruktur för aktiva transportmedel. En strategisk gång- och cykelplanering behöver förankras i samtliga plan- och policydokument, som översiktsplaner, trafikstrategier, trafiksäkerhetsstrategier, mobilitetsplaner och parkeringsnormer.

Tät bebyggelse och en bra blandning av service som skolor, förskolor, butiker och vårdcentraler i nära anslutning till bostadsområden bidrar till korta avstånd som underlättar för gång och cykling. Ett sammanhängande nät av trottoarer och cykelbanor, som binder samman viktiga målpunkter, bidrar till att gång och cykling blir tidseffektiva transportmedel. Gång och cykelbanor som är separerade från biltrafiken, sänkta hastigheter för motordrivna fordon och förbättrad drift och underhåll av gång- och cykelinfrastrukturen är exempel på åtgärder som ökar cyklisters och gångtrafikanters säkerhet.

En omställning till ett hållbart transportsystem kräver också åtgärder som gör det mindre attraktivt att välja bilen. Bilfria gator och zoner, sänkta hastigheter, parkeringsavgifter och att prioritera gångtrafikanter och cyklister vid korsningar är ytterligare åtgärder som stärker hållbara och aktiva transportmedels attraktivitet.

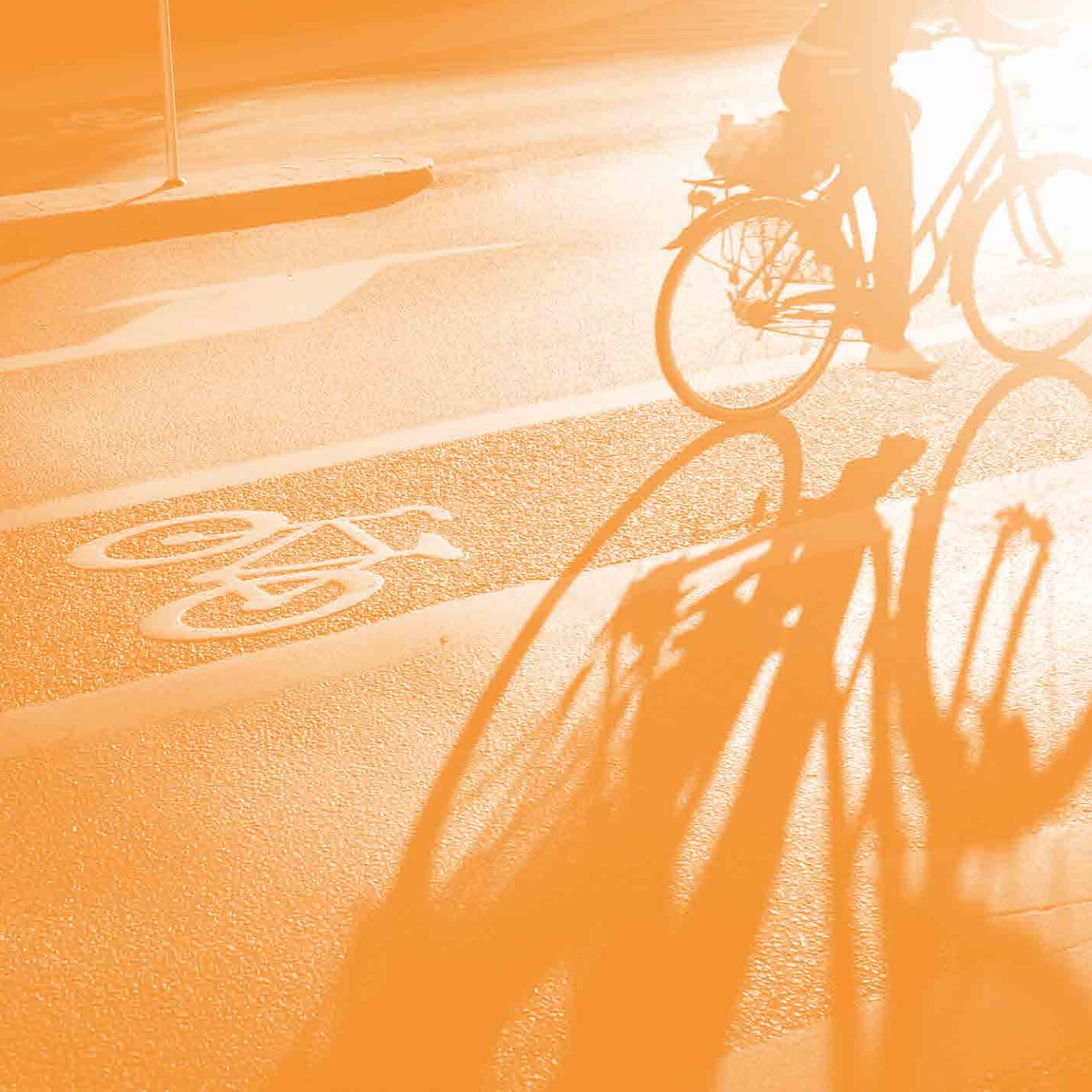
Det är ofta lättare att implementera infrastruktur för hållbara transporter i samband med att nya områden planeras och byggs. En flytt till ett nytt bostadsområde utgör också ett bra tillfälle att påverka trafikanter att välja aktiva och hälsosamma transportmedel.

Inspirerande exempel

Det finns nu flera inspirerande exempel från städer runt om i Europa, till exempel Paris, Köln och Bryssel, som under den pågående pandemin snabbt förbättrat förutsättningarna för gång och cykling. Andra internationella föregångare är Danmark och Nederländerna, som tydligt prioriterar cykeln som transportmedel. I tyska Freiburgs centrala delar är gång, cykling och spårvagn dominerande färdmedel. Freiburg saknar också externt etablerade handelscentrum som ofta driver biltrafik. I Oslo bedrivs experiment med bilfria stadsdelar och norska politiker har antagit en handlingsplan för ett bilfritt stadsliv. Mer närliggande inspirerande exempel är Örebro och Malmö där man arbetar för att förbättra cykelinfrastrukturen med ett samman-

hängande cykelnät och fler och bättre parkeringsmöjligheter för cyklar. I Malmö har man också börjat omvandla centrala gator, som Friisgatan och Claesgatan, till bilfria så kallade sommargågator.

Det finns gott om exempel svenska beslutsfattare och planerare kan inspireras av för att nu ställa om och bygga våra städer och samhällen på ett långsiktigt hållbart sätt som minskar trafikens klimatpåverkan och gör att medborgare slipper andas smutsiga och farliga partiklar från trafiken, som bättre tar tillvara det offentliga rummet och ökar städers attraktivitet. Åtgärder som uppmuntrar att vi alla rör på oss, och inte minst, som gör att vi kan känna oss trygga när vi transporterar oss i våra svenska städer. □



13.

Bussförarnas framtid efter covid-19

Jens Alm, VTI och Alexander Paulsson, Lunds universitet

Erfarenheter från pandemin, i kombination med teknikutveckling, kan på längre sikt ha en omfattande påverkan på bussförares arbetsmiljö och arbetsmarknad.

Covid-19 är en extraordinär händelse som har fått och kommer att få konsekvenser för bussföraryrket. Bussförare lyfts tillsammans med arbetstagare inom vård och omsorg fram av Arbetsmiljöverket som en särskilt utsatt yrkesgrupp då de i sitt dagliga arbete kommer i kontakt med många resenärer och många potentiella smittspridare. Trots smittorisken måste bussförare fortsätta arbeta för att kollektivtrafiken ska fungera och bidra till att upprätthålla kritiska samhällsfunktioner. Olika åtgärder som direkt eller indirekt syftat till att skydda bussförare från att bli smittade kan, menar vi, få följder för bussförarna på längre sikt.

Glasruta mellan chaufför och påstigande resenär

Under pandemin har bussars framdörrar stängts. Denna åtgärd har syftat till att minska bussförarens risk för smitta. Att installera en glasruta mellan bussföraren och resenärerna har föreslagits som en åtgärd för att både minska risken för smittspridning och öka intäkterna eftersom resenärerna återigen skulle kunna validera sina biljetter. Samtidigt innebär en glasvägg mindre kontakt med resenärerna, en kontakt som är central för många bussförare och en viktig del i att göra arbetet stimulerande och meningsfullt. Att endast hålla i

ratten och säkerställa bussens framdrift betraktas inte som lika motiverande och meningsfullt. Förslaget om säkerhetsglas är dock inte nytt. En glasvägg kan också skydda föraren mot hot och våld.

Om säkerhetsglas blir ett bestående arv från pandemin kommer detta att minska förarens kontakt med resenärerna och det personliga mötet uteblir, vilket kan upplevas som negativt. En annan lösning för att komma runt detta är att låta resenärerna validera sina biljetter på flera olika ställen i bussen, vilket redan idag är möjligt på en del håll. Detta skulle kunna innebära att påstigningen skulle gå fortare och leda till ett bättre flöde, som också kan minska pressen på förarna att hålla tidtabellen. Punktligheten har också blivit bättre under pandemin, vilket är positivt ur ett resenärsperspektiv och ett viktigt mål i kollektivtrafiken.

Bussförares framtida arbetsmarknad

Som en följd av pandemin har resande i kollektivtrafiken minskat. Flertalet regionala kollektivtrafikmyndigheter prognostiserar även ett minskat resande under kommande år. En närliggande konsekvens är troligen att resandet kommer att glesas ut under dagen. Justerade biljettpriser, nya biljettertyper och en utspridd skolstart skulle kunna vara åtgärder för att minska trängseln. Peak-tiderna kan därmed bli mindre påtagliga vilket i sin tur kan bidra till förbättrade arbetstider för bussförare. Kort sagt: minskat resenärs-

tryck vid peak-tider kan öppna en möjlighet att förbättra scheman som i sin tur kan öka yrkets attraktivitet.

Idag arbetar många bussförare dubbla pass. Detta innebär att arbetstiden följer rusningstiden under morgon och eftermiddag/kväll. I praktiken medför det att bussförare är bundna till sitt arbete mellan klockan 06 på morgonen och 19 på kvällen. Om peak-tiderna plattas till, kan det bidra till att arbetstiderna blir mer sammanhängande och därmed kan yrket bli mer attraktivt. Detta är en möjlighet som kan vara viktig vid framtida rekrytering till trafikbolagen i allmänhet och till bussföraryrket i synnerhet.

Den stora efterfrågan på bussförare som fanns före pandemin kommer troligen att dämpas. Innan pandemin fanns prognoser på att det kommer saknas uppemot 7 000 bussförare de kommande tio åren. Detta som en effekt av en prognostiserad ökning i resandet. Planen var ju att kollektivtrafiken skulle fortsätta att expandera, etablera nya linjer och öka turtätheten. Pandemin har nu kastat omkull denna förväntan och dessa prognoser. Trafikreduceringar och framflyttade eller avbrutna investeringar i kollektivtrafiken gör att behovet av nya bussförare kraftigt reduceras. Parallellt med den förändrade arbetsmarknaden har det minskande antalet resenärer lett till sinande intäkter. Flera trafikbolag har redan varslat personal, särskilt bussförare, som en direkt följd av covid-19 samt

framfört att personal ska gå ned i arbetstid för att kunna behålla jobbet. På sikt kan detta göra att lönerna i bussföraryrket hamnar under tuff press, samtidigt som möjligheterna till trygga anställningar med bra arbetstider kan försvåras, och om det inte är möjligt att skapa sammanhängande scheman och arbetsdagar kan deltidsanställningar kan bli vanligare. Pandemin sätter nytt ljus på bussförares arbetssituation.

Upphandling som möjlighet och hinder för bättre arbetsmiljö och arbetssituation

Kollektivtrafiken är organiserad via upphandlingar och det är genom dessa som kollektivtrafikmyndigheterna kan ställa krav på trafikbolagen. En fråga framöver är hur - och på vilka sätt - upphandlingarna kommer att inkludera tydligare krav på bussförares arbetsmiljö och arbetssituation. Pandemin har aktualiserat frågan. Fackförbund och vissa politiska partier har ställt formella krav på förbättringar. Samtidigt är det trafikbolagen som har arbetsgivaransvaret och inte de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I branschen har det ansetts som god praxis att trafikbolagen följer de normer som utvecklades i början av 1990-talet. Detta har inneburit att ett nytt trafikbolag övertagit det tidigare bolagets personal, med vissa modifikationer. Pandemin kan ändra detta.

En strategi som kommit under senare tid är att trafikbolagen – i samband med en nyvunnen upphandling – omdefinierar vissa personalgrupper och yrkeskategorier. Detta för att kunna placera dessa grupper och yrken i lägre lönekategorier. När kollektivtrafiken tappar resenärer blir frågan hur marginalerna ska kunna bibehållas avgörande för lönsamheten i hela branschen. Sänkta löner ökar marginalerna. Även om bussförarnas uppdrag ändrats under senare år – de tar inte längre betalt och de kontrollerar inte längre biljetter – så har de inte bytt yrkeskategori, exempelvis från bussförare till bussvärd. Kategorin bussförare tycks därmed vara stabil. Bussförarnas löner har dessutom alltid varit indexerade i upphandlingsavtalen, vilket i praktiken inneburit att bolagen inte fått betala mer för stigande löner. Att flytta anställda från en lönekategori till en annan är kanske därför det enda sättet att öka marginalerna på kort sikt.

En annan möjlig utveckling av Coronapandemin är att bussförarna försvinner i takt med introduktionen av självkörande bussar. Självkörande bussar har redan idag testats i mindre omfattning och skulle dessa bli verklighet i större skala så skulle åtminstone inte bussförarna riskera att smittas. Även om bussförarna skulle försvinna skulle bussvärdar troligen behövas. Detta för att garantera ett personligt bemötande, men också för att garantera säkerheten, både

trafikmässigt och socialt ombord på fordonet. Detta skulle kunna innebära att de som tidigare arbetat som bussförare istället placerades i en annan lönekategori, exempelvis under titeln bussvärdar.

En annorlunda framtid

Coronapandemin öppnar upp för många nya möjligheter vad gäller bussförarnas framtid. De åtgärder som har genomförts av kollektivtrafikmyndigheter och trafikbolag under pandemin har påverkat många bussförares arbete på kort sikt, men hur kommer dessa åtgärder och händelser att påverka på längre sikt? Kommer branschpraxisen att personal tas över av en inkommande trafikoperatör att leva vidare? Hur kommer pandemin att påverka tolkningen av de normer som tidigare styrde detta? Kommer bussförares arbetssituation och arbetsmiljö stärkas i kommande upphandlingar? Vilka incitament kommer vara styrande och påverkar detta i sin tur förarna? Vilket är behovet av bussförare på 5–10 års sikt?

Givetvis är det svårt att ge ett entydigt svar på vilket sätt covid-19 kommer att påverka arbetet och arbetsmiljön inom kollektivtrafiken, men i denna essä har vi diskuterat ett antal olika scenarier som kan bli verkliga efter pandemin. Osäkerheten är relativt stor. Trots denna osäkerhet tycks en sak i alla fall vara säker – situationen för bussförare kommer inte att vara densamma som innan pandemin. □

Mer läsning:

Digitaliseringens möjligheter, K2 Outreach 2019:1
Fler resenärer i kollektivtrafiken, K2 Outreach 2019:2
Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling, K2 Outreach 2019:3
Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? K2 Outreach 2019:4
Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet, K2 Outreach 2020:1
Hur organiseras kollektivtrafikens marknader? K2 Outreach 2020:2
Upphandling och kollektivtrafikavtal med incitament, K2 Outreach 2020:3
Sju perspektiv på kollektivtrafikens finansiering, K2 Outreach 2020:4
Kollektivtrafikens effekter, K2 Outreach 2020:5
Kollektivtrafik som investering i socialt kapital, K2 Outreach 2020:6
Att styra det nya – Samhällets styrning av och med smart mobilitet, K2 Outreach 2021:1

--> Du hittar dessa Outreach rapporter och fler publikationer från K2 på vår hemsida k2centrum.se

Kontakt:
K2
Bruksgatan 8
222 36 Lund
info@k2centrum.se

Bilder: omslag sid 1 & 160: iStock/SolStock. s 6, 49, 94, 139: Magnus Bergström. s 38: Norrlandsbild / Sundsvalls museum. iStock/GettyImages: s 11: Alexander Farnsworth, 13: Xsandra, 23: mikdam, 24: CasPhotography, 56: GaudiLab, 58: petekarici, 69: olaser, 74: Geber86, 84: marrio31, 97: Valentinrussanov, 106: FlamingoImages, 117: AleksandarNakic, 118: brittak, 126: middelveld, 129: fotostorm, 145: olaser, 146: welcomia, 155: zulufriend, 156: olaser.

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

På vår hemsida k2centrum.se kan du ta del av fler publikationer från K2.

www.k2centrum.se