



Omdefinierad roll för kollektivtrafiken

– En kunskapsöversikt

Författare:

Göran Smith, RISE Research Institutes of Sweden

goran.smith@ri.se

+46 (0)10-228 43 25

Inledning

Hur kan kollektivtrafiken omdefiniera sin roll för att bli bättre på att dra nytta av möjligheterna med andra hållbara trafikslag, kombinerat resande och integrerade mobilitetstjänster? Den frågan ställer K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik till Rådslaget för hållbar omstart – ett initiativ för förnyelse av kollektivtrafik som uppkommit i kölvattnet av coronapandemin. I syfte att skapa en gemensam utgångspunkt för den diskussionen ämnar den här texten att i korthet ge en överblick över den samhällsorganiserade kollektivtrafiken och dess roll i Sverige idag samt hur rollens utveckling för närvarande diskuteras. Sammanställningen gör inga anspråk på att vara allomfattande och representerar inte nödvändigtvis vare sig K2s eller RISE position i frågan.

Vad är kollektivtrafik?

Betänkandet om ett nationellt biljettsystem (SOU 2020:25) konstaterar att åsikterna om vad kollektivtrafik är går isär. Medan vissa ser alla bussar, spårvagnar, tåg och andra fordon med vilka personer som inte känner varandra reser tillsammans som kollektivtrafik urskiljer andra kollektivtrafiken på huruvida resan är politiskt styrd och skattesubventionerad eller inte. Oavsett angreppssätt är det inte alltid helt enkelt att avgöra var gränsen går.

Europaparlamentets kollektivtrafikförordning (EG 1370/2007) ligger som grund till den svenska lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Där definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. En vanlig tolkning av termen fortlöpande är att förutsättningar för resan, så som pris, avgångstid och färdväg, ska vara kända i förväg (SOU 2020:25). Det innebär i så fall att persontransporttjänster där förutsättningarna avtalas enskilt per resa, så som taxi och samåkning, inte är en del av kollektivtrafiken. Vidare tolkar Transportstyrelsen, med hänvisning till regeringens proposition om komplettering av kollektivtrafiklagen (prop. 2011/12:76)¹, att kollektivtrafik inte omfattar beställningstrafik och chartertrafik, rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt, trafik som anordnas vid särskilda evenemang, resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan samt resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten (Transportstyrelsen 2022).

Med andra ord är det lätt att, den breda grunddefinitionen till trots, tro att kollektivtrafiken är begränsad till resor som går på en förutbestämd rutt enligt en fast tidtabell. Så är dock inte fallet i dagsläget, åtminstone inte i Sverige. Som komplement till linjelagd kollektivtrafik erbjuder många regionala kollektivtrafikmyndigheter allmänheten olika typer av anropsstyrda tjänster (Svenska Taxiförbundet 2017)². Allmän anropstyrd kollektivtrafik, som bland annat även benämns som flextrafik och närtrafik på svenska samt som *demand-responsive transit* och *microtransit* på engelska, innebär att resenären beställer sin kollektivtrafikresa på förhand via till exempel telefon, hemsida eller app och att resan därefter på något sätt anpassas efter efterfrågan. Det kan bland annat handla om tidstabellslagda bussturer som endast utförs om någon aviserat att de ska resa, möjlighet att beställa skjuts till närmaste hållplats för de som bor långt ifrån ordinarie kollektivtrafik eller specialanpassade närtrafiklösningar för äldre och

¹ Kompletteringen rör dock främst nationsöverskridande kollektivtrafik och kollektivtrafik på vatten.

² Se även Börjesson (2010), Westerlund (2016) eller Pettersson (2019) för globala utblickar över anropstyrd kollektivtrafik.

funktionsnedsatta. I många fall samordnas den allmänna anropstyrda kollektivtrafiken på med de så kallade särskilda persontransporter som kommuner är skyldiga att tillhandahålla, det vill säga färdtjänst (SFS 1997:736), riksfärdtjänst (SFS 1997:735), sjukresor (SFS 1991:419) och skolskjuts (SFS 2010:800 och SFS 1991:1110). Dessa tjänster kräver dock särskilt tillstånd för resenären, alternativt genomförs de under särskilda förutsättningar. Därav räknas de inte som en del av kollektivtrafiken även om många kommuner överlåtit utförandet av dem till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (SOU 2018:58).

Kollektivtrafiken består alltså i dagsläget av linjelagd kollektivtrafik samt av de anropstyrda kollektivtrafiktjänster som är öppna för allmänheten. Inom detta paraply ryms både den samhällsorganiserade kollektivtrafiken som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för³ (och som de två nästkommande avsnitten fokuserar på) och kollektivtrafik som bedrivs kommersiellt⁴. När lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft 2012 öppnades möjligheten för privata bolag att fritt konkurrera med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken. Effekten har dock varit begränsad (Riksdagen 2015). I dagsläget bedrivs kommersiell kollektivtrafik framför allt för interregionalt och långväga resande i Sverige.

Vilken är den regionala kollektivtrafikens roll?

I lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) definieras regional kollektivtrafik som ”kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov” (6 §)⁵. Utöver den praktiska funktionen i att tillgodose invånarnas resebehov påverkar den regionala kollektivtrafiken även samhällsutvecklingen i stort, något som kollektivtrafikplanerare börjat lägga allt större betoning på under det senaste decenniet (Johansson 2020).

Det finns många angreppssätt för att förstå vilken roll regional kollektivtrafik är tänkt att spela i samhällsutveckling. Ett sätt är att titta på hur den beskrivs i trafikförsörjningsprogrammen. Programmet för Storstockholm, vars vision är att ”attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion” (Region Stockholm 2017, 12), illustrerar till exempel att Region Stockholm ser kollektivtrafiken som ett redskap för att nå regionala utvecklingsmål så som ökad tillgänglighet, tillväxt, bättre folkhälsa och minskade utsläpp. Grundpremisen är att kollektivtrafik kan bidra till förbättrad hållbarhet, vilket återspeglar kollektivtrafikbranschens egen syn på kollektivtrafikens roll: ”kollektivtrafiken ska ses som ett strategiskt verktyg för att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling” (Svensk kollektivtrafik & K2 2013, 26).

³ Juridiskt benämnd som trafik under allmän trafikplikt (se EG 1370/2007 och SFS 2010:1065).

⁴ Därutöver har även Trafikverket i uppdrag att avtala och finansiera interregional kollektivtrafik som är transportpolitiskt motiverad men som inte bedöms kunna bedrivas kommersiellt (Trafikverket 2016; SFS 2010:85).

⁵ I praktiken appliceras begränsningen om fokus på arbetspendling och annat vardagsresande i många fall på all regional kollektivtrafik, se till exempel bolagsordningen för Länstrafiken i Jämtlands län AB (Region Jämtland Härjedalen 2020).

Stjernborg och Mattisson (2016) visar att beslutsfattare i regioner och kommuner tillmäter regional kollektivtrafik en liknande roll även i andra typer av styrdokument. Även om det förekommer skillnader vad gäller i vilken utsträckning styrdokumenterna behandlar kollektivtrafik eller inte, noterar författarna att den genomgående beskrivs i positiva ordalag samt som ett viktigt medel för att realisera politiska ambitioner, oavsett kommuners och regioners strukturella förutsättningar⁶. Framför allt ligger fokus på kollektivtrafikens bidrag till tillväxt och ekologisk hållbarhet; ”Enbart i något enstaka fall nämns faktorer som integration, segregation och rurala områdets tillgänglighet samt jämställdhet i transportsystemet i relation till kollektivtrafik” (ibid., 25)⁷.

Vidare indikerar Region Stockholms mål om att öka antalet resor med kollektivtrafik i förhållande till det totala antalet resor med motoriserade fordon att kollektivtrafiken positioneras som ett hållbart alternativ till bilism. Det är ett mätetal som härstammar från kollektivtrafikens fördubblingsmål (Svensk kollektivtrafik 2016), som är tätt förknippat med det nationella målet att minska transportrelaterade utsläpp (Nilsson et al. 2013) och som återkommer i de flesta trafikförsörjningsprogram. Även programmet för Skåne har till exempel som utgångspunkt att ”kollektivtrafiken behöver nyttjas mer i förhållande till bilen” (Region Skåne 2020, 18). Här kompletteras dock marknadsandelsmålet med ett mål om att andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka. På liknande sätt bryter Region Västra Götaland ned sitt övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland i måltal för dels kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter, dels andelen resor som utförs med kollektivtrafik, cykel eller gång (Region Västra Götaland 2021a).

Målet om att öka kollektivtrafik, cykel och gång i Västra Götaland ersatte mål att fördubbla kollektivtrafikresandet samt att ”verka för hållbart resande” från tidigare trafikförsörjningsprogram (Region Västra Götaland 2016, 6). Detta kan tolkas som ett skifte mot att i större utsträckning beskriva kollektivtrafiken som en delmängd av, och möjliggörare för, aktiva och delade transporter snarare än som en isolerad företeelse. Ett sådant skifte märks även i Västtrafiks byte av vision från att ”vara det naturliga valet när man reser – våra kunder väljer oss för att de vill, inte för att de måste” (Västtrafik 2018, 6) till ”vi gör det enkelt att resa hållbart” (Västtrafik 2020, 2) och nu senast till ”hållbart resande är norm” (Västtrafik 2021, 2).

Utöver mål om ökad andel hållbart resande inkluderar många trafikförsörjningsprogram, likt Region Skånes, även mål för tillgängligheten. I programmet för Östergötland framställs till exempel målet att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet för hela befolkningen som ”ett komplement till målet om ökad marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med stort resandeunderlag” (Region Östergötland 2020, 44). Detta är ett perspektiv som inte minst framhålls för landsbygden: ”kollektivtrafikens syfte är här i första hand att tillgodose ett

⁶ Se även propositionen för de transportpolitiska målen (prop. 2008/09:93) där ett effektivt transportsystem beskrivs som ”en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling” (63).

⁷ Andra rapporter har dock konstaterat att social hållbarhet får allt större fokus i transportplaneringen (Dymén et al. 2020).

grundläggande behov av resor för service- och fritidsändamål och i andra hand arbets- och studiependling” (Region Västra Götaland 2021a, 19). På totalen konstaterar en avhandling från 2020 att planering av kollektivtrafik i Sverige primärt styrs av tre överlappande ambitioner: (i) Etablera starka kollektivtrafikstråk i syfte att konkurrera med privatbilism; (ii) tillhandahålla alla invånare en acceptabel nivå av tillgänglighet till samhällets tjänster; samt (iii) strukturera framtida markanvändning för att därigenom påverka resbehov och resmönster (Johansson 2020).

Dessa ambitioner kan dock komma att modifieras framöver då kollektivtrafikens förutsättningar är under förändring. Utöver geografiska och demografiska förändringar konstaterar forskare vid K2 att den vidgade synen på hållbarhet, med ökat fokus på den sociala dimensionen, samt den breddade synen på mobilitet, inklusive framväxten av nya typer av mobilitetstjänster, ändrar förväntningarna på kollektivtrafiken (Hultén et al. 2016). Därutöver har coronapandemin påverkat allmänhetens bild av kollektivtrafiken, ställt dess finansieringsmodell på ända (Hultén et al. 2021) och över lag motbevisat många etablerade ’sanningar’ inom kollektivtrafikplanering, vilket intensifierat diskussionen om hur kollektivtrafikens roll skulle kunna förändras.

Hur skulle den regionala kollektivtrafikens roll kunna förändras?

Trots att decenniet inför pandemins utbrott präglades av en växande marknadsandel (Svensk kollektivtrafik 2021a) har kollektivtrafiken länge brottats med utmaningar så som stigande kostnader, otillräcklig investering i infrastruktur samt bristfällig koordinering med den fysiska och funktionella planeringen. På senare år har dessutom utvecklingen av digital teknik och nya affärsmodeller banat väg för nya typer av delade mobilitetstjänster, åtminstone i större städer, vilket öppnat upp för idéer kring hur kollektivtrafiken skulle kunna utvecklas. Därav känns det naturligt att kollektivtrafikorganisationer ter sig överens om att målet inte är att ta sig tillbaka till hur det var innan pandemin utan snarare att bygga något nytt: ”Vi vill gå vidare och stärka och utveckla Sverige genom en grön och socialt hållbar omstart där kollektivtrafiken används som ett verktyg för minskade klimatutsläpp, minskat utanförskap och vidgade arbetsmarknadsregioner” (Svensk kollektivtrafik 2021b, 2). Utöver de röster som framhårdar att behovet av att begränsa klimatförändringarna och att parallellt anpassa samhället efter dem fordrar större prioritering av och ökad investering i kollektivtrafik pågår därför en diskussion om hur rollen skulle kunna förändras. Den berör många överlappande ämnen. Nedan introduceras fyra dimensioner som är under lupp⁸.

Kollektivtrafikens uppdrag – Ska den regionala kollektivtrafiken vara begränsad till att skapa förutsättningar för arbetspendling och vardagsresande? Ökat fokus på ekonomisk effektivitet inom offentlig sektor och en växande ambition att positionera kollektivtrafiken som ett attraktivt och hållbart alternativ till bilism har lett till att regional kollektivtrafik idag präglas av att infrastruktur och resurser i stor utsträckning koncentrerats till så kallade pendlingsstråk (Hylander 2021). Det är en strategi som nu ifrågasätts av flera skäl. För det första så är det fritidsresor som står för den största andelen av bilresandet i Sverige (Hiselius & Smidfelt

⁸ Diskussionen kring hur resvanor, prioritering av infrastruktur, finansieringsmodeller samt pris- och biljettstrategier påverkar kollektivtrafiken behandlas inom Rådslagets fyra övriga fokusområden, se radslaget.se.

Rosqvist 2017). Om huvudmålet är att skapa en överflyttning från bilism till hållbarare färd sätt går det följaktligen att betvivla effektiviteten i att begränsa kollektivtrafiken till arbetspendling och vardagsresande. För det andra är frågan om huvudmålet ska vara att öka kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter. Ett sådant fokus, och de investeringar i starka pendlingsstråk med stort resandeunderlag som följer, anses av vissa begränsa kollektivtrafikmyndigheternas utrymme att skapa tillgänglighet för alla invånare (Hiselius 2021; Stjernborg 2021). Inte minst pågår en diskussion om huruvida det behövs nya strategier för kollektivtrafiken på landsbygder som tar vara på de möjligheter nya typer av mobilitetstjänster medför (Trafikutskottet 2020).

Kollektivtrafikens omfattning – Redan 2014 namngav Ruter, kollektivtrafikmyndigheten i Oslo och Viken i Norge sin övergripande strategi till ”*Fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger*” (Ruter 2014)⁹. Sex år senare tog de ytterligare ett steg mot en breddad självbild när de titulerade sin nya målbild ”*bærekraftig bevegelsesfrihet*” (Ruter 2020), vilket fritt kan översättas till hållbar rörelsefrihet. Denna resa från att enbart fokusera på traditionell kollektivtrafik till att även beakta vilket bidrag till faktisk och upplevd tillgänglighet andra former av mobilitet kan bidra med är inte unik¹⁰, men har inspirerat många kollektivtrafikplanerare i Sverige. Över lag föranleder uppkomsten av nya typer av mobilitetstjänster så som autonoma skyttlar, delade elsparkcyklar och samåkning en diskussion kring om kollektivtrafikmyndigheter antingen borde addera dessa till sin verktygslåda eller på annat sätt bidra till att de paketeras med kollektivtrafiken i erbjudanden av så kallad kombinerad mobilitet (Holmberg et al. 2021; Hult et al. 2021; Smith 2021a; Sørensen et al. 2020). Det råder dock delade meningar om hur lagar så som lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065), kommunallagen (SFS 2017:725) och konkurrenslagen (SFS 2008:579) begränsar vad kollektivtrafikmyndigheter får göra (Smith 2020)¹¹. Parallellt pågår även en diskussion kring, och tester av, hur kollektivtrafikmyndigheter kan utveckla den allmänna anropstyrda kollektivtrafiken (Améen et al. 2021) och integrera den med sina linjelagda erbjudanden (Trafikanalys 2016).

Kollektivtrafikmyndigheters position – Nära kopplad till frågan om huruvida kollektivtrafikmyndigheter bör erbjuda och/eller paketera nya typer av mobilitetstjänster eller inte, är frågan om vilken position de bör ta i innovationsprocesser. I takt med att målen för kollektivtrafiken förändrades från att fokusera på bidrag till olönsam trafik till att vara ett medel för hållbar utveckling förändrades kollektivtrafikmyndigheternas position från en roll som passiv finansiär till en aktivare roll med ansvar för utveckling (Ringqvist 2016). Parallellt

⁹ Kort senare döpte kollektivtrafikmyndigheten i Rogaland, Kolumbus, sin strategi till ”*Fra kollektivselskap til mobilitetsaktør*” (Kolumbus 2015).

¹⁰ Även den internationella medlemsorganisation för kollektivtrafikbolag, UITP, ser till exempel en breddad roll för kollektivtrafiken framför sig: ”*We once limited the definition of public transport to mass transit, combining public access and collective use, but it is only one element of that definition, which now embraces every collective or shared mobility solution. In other words, public transport should include all collective and shared modes*” (UITP 2019, 2).

¹¹ Frågan utreds för närvarande inom projektet Policylabb och systemanalys: Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden.

fastslogs det i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens utveckling (Vägverket 2006) att kollektivtrafikbranschen behöver gå från produktionsorienterad planering till en mer kundorienterad servicekultur. I betänkandet om ett nationellt biljettsystem (SOU 2020:25) bedöms dock branschens innovationstakt som fortsatt låg. Frågan är om den kan ökas genom att positionen i innovationsprocessen förändras. Bör kollektivtrafikmyndigheter göra vad de kan för att skapa utrymme för externa aktörer att utveckla och lansera nya typer av tjänster, till exempel genom att öppna upp för tredjepartsförsäljning likt i Finland, eller bör de ta en mer interventionistisk roll i innovationsarbetet i stil med till exempel norska och tyska kollektivtrafikmyndigheter (Smith 2021b)? Medan vissa argumenterar för fria marknadslösningar i syfte att nyttja privata aktörers innovationskraft på bästa sätt och därigenom skapa ett stort utbud av konkurrerande resmöjligheter (till exempel SLL 2017) menar andra att coronapandemin har visat att kollektivtrafikmyndigheter kan få acceptans för att styra medborgares resmönster mot hållbara val i högre grad än vad tidigare antagits i deras strategier och modeller (Sørensen & Isaksson 2021).

Kollektivtrafikens styrning – De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är dock långt ifrån de enda offentliga aktörerna som påverkar kollektivtrafiken och dess utveckling. Flera nationella och lokala myndigheters handlingar påverkar såväl kollektivtrafikmyndigheternas handlingsutrymme (Mukhtar-Landgren & Smith 2019) som förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling och medborgarnas val att resa kollektivt eller inte. Genom sitt ansvar för lokal planering av markanvändning, trafik och parkering har kommunerna till exempel stor inverkan på både resebehovet och kollektivtrafikens relativa attraktionskraft gentemot andra färdmedel (Hansson et al. 2018) medan staten bland annat står för nationell infrastruktur och övergripande regelverk. I och med införandet av den nya kollektivtrafiklagen 2012 flyttades mycket av ansvaret för samhällsorganiserade kollektivtrafiken från kommunal till regional nivå (Ringqvist 2016). På senare tid har det diskuterats att gå ännu längre; Borde kollektivtrafiken i större utsträckning planeras eller åtminstone harmoniseras internationellt eller nationellt? Betänkandet om ett nationellt biljettsystem (SOU 2020:25) argumenterar för att goda möjligheter att skala upp verksamheter över regions- och nationsgränser krävs för att ”globala aktörer och riskkapital ska vara intresserade av att utveckla tjänster” (244). Det finns dock även åsikter som går åt andra hållet. I Västra Götaland har till exempel tre kommunalförbund under de senaste åren lobbats för större kommunalt inflytande på kollektivtrafikens utveckling (Region Västra Götaland 2021).

Avslutande reflektion

Sammanfattningsvis är mitt intryck från att läsa refererade dokument och skriva ihop den här texten att definitioner och lagar i grunden lämnar ett ganska stort tolkningsutrymme för vad kollektivtrafik är och vilken roll den kan spela. Det verkar snarare vara konventioner och politiska ambitioner som styr. Dessa har förändrats över tid och nu sätter klimatkrisen, coronapandemin, ansträngda offentliga budgetar, nya typer av mobilitetstjänster samt den breddade synen på hållbarhet och resiliens (etc.) dem återigen på prov. Jag bedömer därför att det just nu finns utrymme för, och stor anledning till, en diskussion kring vilken roll vi *vill* att kollektivtrafiken ska spela framöver.

Referenser

- Améen et al. (2021) Omvänd kollektivtrafik – ett koncept för ökad rättvisa och effektivitet i både glesbygd och tätbebyggda områden, Trivector.
- Börjesson (2010) Utveckling av anropsstyrd trafik: Litteraturinventering med sammanställning av hittillsvarande erfarenheter av anropsstyrd trafik i Sverige och internationellt, Vägverket (2010:7).
- Dymén et al. (2020) Kollektivtrafik som investering i socialt kapital, K2 (2020:6).
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG 1370/2007) om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.
- Förordning (2011:1126) om kollektivtrafik.
- Hansson et al. (2018). Kommunerna och kollektivtrafiken: En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken, K2 (2018:6).
- Hiselius (2021) Förändring av kollektivtrafikens uppdrag i ljuset av klimatomställning, *Omstart för kollektivtrafiken – idéer för en hållbar framtid*, 48-55, K2.
- Hiselius & Smidfelt Rosqvist (2017) Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Lunds universitet.
- Holmberg et al. (2021) Kombinerad mobilitet: uppskalning i Sverige, RISE.
- Hult et al. (2021) Shared Mobility in Rural Contexts: Organizational Insights from Five Mobility-as-a-Service Pilots in Sweden, *Sustainability* 13(18), 10134.
- Hultén et al. (2016) Förändrade förutsättningar för framtidens kollektivtrafik: Trender och mottrender, K2 (2016:8).
- Hultén et al. (2021) Public transport funding under pressure Challenges, opportunities, and new pathways caused by the Covid-19 pandemic in Sweden, K2 (2021:12).
- Hylander (2021) Constructing transit corridors: The politics of public transport policy and planning in Malmöhus and Skåne 1970 – 2020, Lunds universitet.
- Johansson (2020) The knowledge problem of public transport policy, Lunds Universitet.
- Kolumbus (2015) Strategi for Kolumbus 2016 – 2021.
- Kommunallag (2017:725).
- Konkurrenslag (2008:579).
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.
- Lag (1997:736) om färdtjänst.
- Lag (1997:735) om riksfärdtjänst.
- Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.
- Lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor.
- Mukhtar-Landgren & Smith (2019) Perceived action spaces for public actors in the development of Mobility as a Service, *European Transport Research Review*, 11, 32.
- Nilsson et al. (2013) Kollektivtrafikens roll för regeringens mål om fossiloberoende fordonsflotta, VTI (793).
- Pettersson (2019) An international review of experiences from on-demand public transport services, K2 (2019:5).
- Regeringskansliet (2012) Komplettering av kollektivtrafiklagen (Prop. 2011/12:76).
- Regeringskansliet (2020) Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25).
- Region Jämtland Härjedalen (2020) Bolagsordningen för Länstrafiken i Jämtlands län AB.
- Region Skåne (2020) Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

- Region Stockholm (2017) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.
- Region Västra Götaland (2016) Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland: Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035.
- Region Västra Götaland (2021a) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025: Hållbara resor i Västra Götaland.
- Region Västra Götaland (2021b) Protokoll från kollektivtrafiknämnden, 2021-09-24, §57 Skrivelser om hållbar mobilitet med fokus på glesa geografier, Kollektivtrafiknämnden.
- Region Östergötland (2020) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2030.
- Riksdagen (2015) Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14).
- Ringqvist (2016) Kollektivtrafikens styrning och organisering: Utveckling och erfarenheter av lokal och regional kollektivtrafik 1970 – 2015, K2 (2016:11).
- Ruter (2014) M2016.
- Ruter (2020) Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet.
- Skollag (2010:800).
- SLL (2017) Kombinerad mobilitet: Strategisk inriktning och handlingsplan, Trafikförvaltningen.
- Smith (2020) Making Mobility-as-a-Service: Towards Governance Principles and Pathways, Chalmers tekniska högskola.
- Smith (2021a) Kombinerad mobilitet – en del av det nya normala efter pandemin? *Omstart för kollektivtrafiken – idéer för en hållbar framtid*, 85-95, K2.
- Smith (2021b) Mobility as a Service and Public Transport, *The Routledge Handbook of Public Transport*, 33-45, Routledge.
- Sørensen et al. (2020) Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet: Nordiska erfarenheter och perspektiv på MaaS och autonoma bussar, K2 (2020:1).
- Sørensen & Isaksson (2021) Coronakrisen – lärdomar för omställning till hållbara transporter, *Omstart för kollektivtrafiken – idéer för en hållbar framtid*, 12-21, K2.
- Stjernborg (2021) Ställ högre krav på en mer inkluderande och jämlik kollektivtrafik, *Omstart för kollektivtrafiken – idéer för en hållbar framtid*, 119-127, K2.
- Stjernborg och Mattisson (2016) Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället: En dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument, K2 (2016:13).
- Svensk kollektivtrafik (2016) Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030: Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?
- Svensk kollektivtrafik (2021a) Kollektivtrafikbarometern: Årsrapport 2021.
- Svensk kollektivtrafik (2021b) 42 politiska förslag för omstart av kollektivtrafik.
- Svensk kollektivtrafik & K2 (2013) Färdplan: Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling.
- Svenska Taxiförbundet (2017) Sveriges hemligaste kollektivtrafik: En kartläggning av den anropsstyrda kollektivtrafiken i Sverige, Svensk kollektivtrafik.
- Trafikanalys (2016) Uppföljning av integrerad kollektivtrafik i Dalarna och Kalmar län (2016:18).
- Trafikutskottet (2020) Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning, Riksdagen.
- Trafikverket (2016) Hur Trafikverkets verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikbranschen att nå sitt fördubblingsmål (2016:143).

- Transportstyrelsen (2022) Kollektivtrafik,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/>
- UITP (2019) Public transport trends 2019: Executive summary.
- Vägverket (2006) KOLL framåt: nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, Vägverket (2008:33).
- Västtrafik (2018) Västtrafiks årsrapport 2017.
- Västtrafik (2020) Årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari 2019 – 31 december 2019.
- Västtrafik (2021) Årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari 2020 – 31 december 2020.
- Westerlund (2016) Den globala utvecklingen av storskalig öppen och integrerad flextrafik, Trafikverket (2016:076).