

# Kollektivtrafik och turism





BANVERKET



*Vägverket*



SJÖFARTSVERKET



LUFTFARTSSTYRELSEN  
Swedish Civil Aviation Authority

2(56)

**Datum:** 2008-09-29

**Beteckning:**

SA10A 2008:1854

LS 2008-0511

F08-853/SA10

0403-08-01239

**Ert datum:** 2008-01-17

**Er beteckning:** N2008/243/IR

## Förord

Arbetet med en ny infrastrukturplanering har påbörjats. Utgångspunkten är att de olika trafikslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov och uppfylla de transportpolitiska målen. Exempelvis måste kollektivtrafik byggas ut framförallt i storstadsområdena av miljö – och kapacitetsskäl och för att klara en hållbar utveckling. På landsbygden behöver transporterna samordnas i större utsträckning än idag, allt för att ge kunderna ett bättre utbud. Att resa med bil kommer även i framtiden att vara viktigt för tillgängligheten. Men kollektivtrafiken, där bilen kan vara en del av resan, måste öka sin andel av resorna för att främja en hållbar utveckling.

I arbetet gjordes ett strategiskt vägval redan genom att inrätta ett speciellt delprojekt Kollektivtrafik. Det i sig syftar till att reducera transportsystemets miljöpåverkan.

Gruppen har haft två uppgifter att behandla. Den ena är ett nationellt perspektiv på kollektivtrafik - lokal/regional/interregional, inklusive ett nationellt perspektiv specifikt på de långväga resorna. Den andra uppgiften är att ge ett nationellt perspektiv på turistnäringens behov när det gäller transportsystemet och tydliggöra åtgärdsinriktningen inom detta område.

Arbetet har bara översiktligt behandlat de långväga bilresorna. En fördjupad analys med förslag till åtgärder behövs inom detta område.

En huvuduppgift har varit att vara bollplank till såväl den nationella som de regionala systemanalyserna. Gruppen har också levererat underlagsmaterial och haft dialog med berörda grupperingar under våren. Denna rapport sammanfattar underlagsmaterial inkl gruppens förslag till åtgärder med syfte att användas i det fortsatta arbetet med prioritering av åtgärder.

Delområdet Kollektivtrafik har haft särskilda dialoger med delprojekten Sektorsåtgärder och Riktade mindre åtgärder.

Delområdet Turism har haft särskilda dialoger med NUTEK och med turistnäringen.

Deltagarförteckning för de två arbetsgrupperna finns på sista sidan i denna rapport.

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Kollektivtrafik – lokal/regional/interregional</b> .....	<b>7</b>
2.0 Sammanfattande tabell.....	7
2.1 mål .....	13
2.2 Nuläge/brister.....	14
2.3 Funktion – vad .....	22
2.4 strategi – hur .....	24
2.5 åtgärder .....	28
2.5.1 Generella åtgärder.....	28
2.5.2 Specifika åtgärder för större städer/starka stråk.....	31
2.5.3 Specifika åtgärder för landsbygd .....	33
2.5.4 Specifika åtgärder för långväga resor .....	34
<b>3. Samlad effektbedömning för kollektivtrafiken</b> .....	<b>36</b>
3.1 generellt .....	36
3.2 Samlade satsningar ger störst effekt .....	37
3.3 strategisk miljöbedömning.....	38
3.4 jämställdhet.....	40
<b>4. Turism och turistnäring</b> .....	<b>42</b>
4.1 Mål .....	42
4.2 Nuläge och brister .....	43
4.3 Funktion – vad .....	48
4.4 Strategi – hur.....	48
4.5 Åtgärder .....	50
4.6 Sammanfattande tabell mm.....	53

## 1. Inledning

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att åstadkomma en bättre miljö och ökad trafiksäkerhet men utvecklad kollektivtrafik underlättar framförallt människors dagliga liv, förbättrar resmöjligheterna till och från arbete och utbildning, minskar trängseln i större städer, bidrar till en hållbar stadsutveckling samt påverkar turistnäringen positivt. Kollektivtrafiken är med andra ord ett verktyg eller motor för tillväxt och ökad sysselsättning och bidrar till samhällets välfärdsutveckling inom ramen för långsiktig hållbarhet.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv krävs att investeringar görs i ett systemtänkande (hela resan) och att paketeringen görs med resenären i centrum. Många **investeringar** är små (s.k. trimningsåtgärder) men **satta i system ger de ofta stora effekter och stor kundnytta**. Att utgå från att satsa på hela system i större städer, att satsa i starka stråk samt samordna resurserna i glesbygd är därför en viktig utgångspunkt för att få ut största möjliga kundnytta och attraktivitet i transportsystemet.

Vidare presenteras i denna rapport även ett underlag rörande turistnäringen. I flera delar gynnar utbyggnad av kollektivtrafiken även denna näring. I ett längre perspektiv stärks dessutom detta samband pga. klimatutvecklingen och miljökraven. Men dessutom sker en utveckling när det gäller turistnäringen som ställer stora krav på transportsystemet utöver satsningar på kollektivtrafiken. Ett särskilt avsnitt rörande turistnäringens utveckling och åtgärdsbehov i generella termer när det gäller transportsystemen redovisas under avsnitt 4.

### Så här har arbetet lagts upp

Två områden har behandlats; ett nationellt perspektiv på **kollektivtrafik – lokal/regional/interregional**, inklusive ett nationellt perspektiv specifikt på de **långväga resorna** samt att tydliggöra åtgärdsinriktningen för **turistnäringen**. Två arbetsgrupper har bildats.

Arbetsgruppen kring kollektivtrafik har sammanfattat och förädlat de viktigaste slutsatserna från KOLL framåt. Den har även tagit del av underlaget ”Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans” som är framtaget inom ramen

för en partnersamverkan mellan Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik (f.d. SLTF), Bussbranschens Riksförbund, Tågoperatörerna samt Taxiförbundet. Vidare har gruppen redovisat läget och trenderna inom det långväga resandet. En särskild workshop har hållits om de långväga resorna. Arbetet och underlaget har vilat på en helhetssyn där ett hållbart transportsystem är utgångspunkten.

Arbetsgruppen kring turism har sammanfattat den viktigaste kunskapen från ”Fakta om svensk turism och turistnäring” samt från Vägverkets kundgruppsdokument, och gruppen har arbetat enligt samma principer som gruppen för kollektivtrafik. Även här har en särskild workshop anordnats.

Delprojektet har bara översiktligt behandlat de långväga bilresorna. En fördjupad analys med förslag till åtgärder behövs inom detta område.

## 2. Kollektivtrafik – lokal/regional/interregional

### 2.0 SAMMANFATTANDE TABELL

Under arbetet har gruppen identifierat mål, funktioner och strategier. Olika typer av åtgärder föreslås för de olika delarna. Resultatet har sammanfattats i en tabell.

Tabellen inleds med en generell del med mål, funktion och generella åtgärder som gäller för delprojektets alla tre delar. Därefter redovisas specifika delar för större städer/starka stråk, landsbygd, långväga resor resp. turism och turistnäring. Åtgärdena har strukturerats utifrån 4- stegsprincipens steg och redovisas i lodräta kolumner dvs. steg 1- åtgärder i kolumn 1, steg 2 i kolumn 2 osv. Regionala/lokala förutsättningar kan innebära att en åtgärd både kan vara en steg 2 resp. en steg 3- åtgärd.

Åtgärdena är både åtgärder som trafikverken har ett direkt ansvar för att genomföra och åtgärder där verken främst har en stödjande funktion.

Mål
<ul style="list-style-type: none"><li>• Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.</li><li>• En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik (Källa: KOLL framåt)</li></ul>
Funktion - vad
<p>Vi skapar en attraktiv kollektivtrafik genom att uppfylla de värden som är viktiga för resenären</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tillförlitlighet</li><li>- Restid och turtäthet</li><li>- Enkelhet</li><li>- Lyhördhet</li><li>- Trygghet</li><li>- Prisvärdhet</li></ul> <p>Parametrarna är olika viktiga beroende av förutsättningarna. På landsbygden är resmöjligheterna med kollektivtrafik i dagens system begränsade. Här handlar det i första hand om att samordna och utveckla de resmöjligheter</p>

som redan finns, exv. att underlätta samåkning.

### Strategier - hur

Genomför satsningar utifrån ett "Hela resan perspektiv" – se alla färdsätt som en del av den kollektiva resan. Säkerställ tillräcklig omfattning av medfinansiering till kollektivtrafikens infrastruktur (statsbidrag).

### Generella åtgärder

Steg 1 Påverkar transportbehovet och val av transportsätt	Steg 2 Effektivare utnyttjande av befintlig struktur	Steg 3 Begränsade ombyggnadsåtgärder	Steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder
Trafikslagsövergripande reseplanerare för samtliga kollektivtrafikresor med möjlighet att se pris, boka och köpa resa, inkl bokning av ledsagning.  Gemensam standard för betalning så att kort kan användas för längre sträckor eller i flera områden.	Förbättrade och attraktivare stationer/bytespunkter  - underhåll - trygghet - bemanning och service - väntutrymmen - parkering och uthyrning, cykel/bil - angöring taxi och långväga buss		Resecentra, nya stationer och bytespunkter
Uppbyggnad av system för ledsagning	Förbättrade busshållplatser  - underhåll - säkrare och tryggare hållplatser - effektivare system, färre men uppsamlade hållplatser - realtidsinformation till resenär		
Tillgänglighetsanpassa befintliga tågfordon			
Gemensam standard vid upphandling av fordon	Tillgänglighetsanpassa stationer inom det prioriterade nätet fram till år 2015.		
Förbättrad transportslagsövergripande störningsinformation, bra resenärsgarantier och rutiner för att ta hand om resenären vid förseningar	Tillgänglighetsanpassa busshållplatser inom det prioriterade nätet på det statliga nationella vägnätet fram till 2015		
Strategier och underlag för stationers och bytespunkters utveckling.	Tillgänglighetsanpassning av stationer, busshållplatser och fordon efter utvidgning av prioriterat nät efter 2015		
Transportsnål bebyggelseplanering			
Tydliggöra stationsförvaltarrollen utifrån resenärsnytta		Attraktiva gång- och cykelvägar	
Fortsatt utveckling och utvidgning			

av det prioriterade nätet efter 2015			
Utveckla systemen för kundundersökningar tillsammans med övriga aktörer			
Införa och verka för hållbara resepolitier			
Skattelagstiftning, t ex ingen förmånsbeskattning av kollektivtrafik-kort, transportneutral drivmedelsbeskattning och reseavdrag			
Kraftfull nationell och regional/lokal marknadsföringskampanj			
Ökad kunskap om kundorientering, servicekultur o kvalitetsutveckling			
Ny affärsmodell i kollektivtrafikbranschen			
Strategiska framtidsprojekt och kollektivtrafikforskning			
Säkra kompetensförsörjning i kollektivtrafikbranschen			
Utveckla dialogen med resenären			
<b>Specifika åtgärder för större städer/starka stråk</b>			
<b>Strategier - hur</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Satsa på lokaltrafik i större städer (framförallt i städer med fler än 50 000 invånare)</li> <li>- Satsa på starka stråk (stråk mellan städer och för pendling till/från regioncentra)</li> <li>- Genomför specifika satsningar på vissa kundgrupper             <ul style="list-style-type: none"> <li>Befintliga resenärer som kan lockas att resa mer</li> <li>Ungdomar</li> <li>Bilister som utan hinder skulle kunna åka kollektivt.</li> </ul> </li> </ul> <p>Exempel på regioner där kollektivtrafiken har störst potential att vinna marknadsandelar genom en utvecklad regional trafik är Skåne, Göteborgsregionen Jönköpingsområdet, Östergötland, Mälardalen (inklusive Uppsalaområdet), Storstockholm, Gävleborg och Umeå vilket också redan är områden med kraftfull regionförstoring.</p>			

Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Informationsinsatser/marknadsföring kring kollektivresande och olika kundgrupper	Effektiva bussystem - Signalprioritering för kollektivtrafik - Kollektivkörfält på del av sträckan - Kollektivkörfält på längre sträckor - Särskilda banor, ”tänk spår kör buss” - Attraktiva hållplatser med realtidsinformation - Attraktiva fordon - Bra turtäthet (med styv tidtabell)		
Skapa förutsättningar för bättre trafikutbud – kortare restid, högre turtäthet genom t ex stombusslinjer	Pendelstråksanalyser	Mindre kapacitetshöjande investeringar	Större kapacitetshöjande investeringar f a i storstadsregionerna Stockholm – Mälardalen, Västsverige och Skåne
Integrerade trafikplaner			
Demonstrationsprojekt			
Strukturplaner för samordning av bebyggelse och kollektivtrafik på lokal, regional och nationell nivå	Ökade underhållsinsatser kring storstäderna för ökad punktlighet		
Utveckla strategier och prioriteringsgrunder för nya system på spår och bana	Höjd drift- och underhållsnivå på tunga stråk samt service kopplat till bytespunkter		
Tillskapa trygga, attraktiva och strategiskt lokaliserade parkeringsmöjligheter för bil och cykel vid bytespunkterna			
<b>Specifika åtgärder för landsbygd</b>			
<b>Strategier - hur</b>			
- Samordna allmän och särskild kollektivtrafik på landsbygd			
Steg 1	Steg 2	Steg 3	steg 4
Samordnad upphandling av samhällsbetalda transporter på landsbygd inkl taxi	Effektiva linjestråk med utvecklad matning (där potential finns) inkl drift- och underhåll		

Se över lagstiftningen samt upp-handlingsmodeller för att skapa förutsättningar för taxiservice med syfte att klara hela- resan- perspektivet även på landsbygden	Mötesplatser/bytespunkter för anropsstyrd trafik och linjebunden trafik		
Utveckla befintliga och nya trans- portsystem samt studera effekter			
<b>Specifika åtgärder för långväga resor (se även generella åtgärder)</b>			
<b>Strategier - hur</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peka ut ett nationellt nät där kollektivtrafiken ska ha en hög kvalitet och tillgänglighet för funktionshind- rade</li> <li>- Effektivt knyta ihop de regionala, nationella och gränsöverskridande transportsystemen</li> <li>- Satsa i områden där transportbehovet redan är stort, där det växer och där infrastrukturen har störst bris- ter.</li> <li>- Satsa på attraktiva bytespunkter och god information.</li> <li>- Utveckla långväga tågtrafik där förutsättningar finns att korta restider i viktiga relationer</li> <li>- Utveckla långväga busstrafik på sträckor där väginfrastrukturen ger konkurrenskraftiga restider.</li> <li>- Flygets roll är i första hand att vara en länk till övriga Europa och övriga världen.</li> <li>- Tänk hela resan och utveckla lösningar där bilen kan vara början eller slutet på resan t ex bil- pooler, taxi.</li> </ul>			
<b>Steg 1</b>	<b>Steg 2</b>	<b>Steg 3</b>	<b>steg 4</b>
En nationellt utbyggd infrastruktur för alternativa drivmedel	Förbättra vägvisningen generellt och till större resmål.	Effektiva transportslagsövergripande kopplingar till flygplatserna, Arlanda, Landvetter och Skavsta, Kastrup och Gardemoen	
Utveckla alternativ som minskar behovet att medföra bil till Gotland t ex mindre och miljövänligare båtar eller flyg kombinerat med bilpool.	Bevaka viktiga statio- ner/bytespunkter för lång- väga buss, särskilt möj- ligheten att angöra samt bättre information om utbudet	Minska störningskän- ligheten genom smärre kapacitets- och kvali- tetshöjande åtgärder stråkvis	Utveckla järnvägssystemet genom stråkvisa och tidsmäs- siga samordnade investering- ar, framförallt i och mellan storstadsområdena Stock- holm, Göteborg och Malmö, Stockholm – Norrland, Stock- holm-Dalarna. och Stock- holm/ Göteborg-Karlstad
Medverka till att ta bort hinder mot att öka andelen kollektivtrafik till flygplatser som exempelvis tilläggs- avgiften för resa till/från Arlanda.			

Utred förutsättningar för höghastighetsbanor.			
Nationellt system för biluthyrning/bilpooler			
Förbättra utbudet och samordna biljett- och prissystem för resor över länsgräns			

### **Detta är de allra viktigaste framgångsfaktorerna och åtgärderna för att förbättra kollektivtrafiken**

För att få en mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik så är, kundperspektivet, frågor om utbud, framkomlighet (prioritering, ökad kapacitet), tillförlitlighet och enkelhet (lättöverskådliga och tillgängliga system av trafikering/fordon/prissättning) samt lyhördhet (resenärsskydd, att få sina synpunkter beaktade mm) det allra viktigaste. Ur ett samhällsperspektiv är frågor om gemensamma, mål, regional utveckling med ökad tillgänglighet för medborgarna och ökad sysselsättning i näringslivet samt ett enkelt, hållbart och strukturerat transportsystem det viktigaste.

Uppdelat enligt fyrstegsprincipen är dessa de viktigaste åtgärderna för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft och förbättra för turistnäringen:

#### Steg 1

- Ökad samordning mellan samhälls-, transport- och kollektivtrafikplanering
- Förbättrade möjligheter för dialog med företrädare för kollektivtrafiken och bättre möjligheter att planera, boka och betala sin resa
- Stimulansåtgärder som lockar fler att resa, exv. prova-på-aktiviteter
- Bättre incitament för hållbart resande i lagstiftningen

#### Steg 2

- Förbättra underhållet på järnvägsnätet, särskilt kring storstäderna
- Förbättra vinterunderhållet samt angöringsmöjligheter med cykel och bil vid hållplatser och bytespunkter
- Smärre åtgärder på hållplatser för ökad tillgänglighet/säkerhet
- Bättre vägvisning till bytespunkter och viktiga turistorter/områden

#### Steg 3

- Effektivare bussystem i större städer samt bättre kollektivtrafik på turistorter

- Bra utbud och förbättrade hållplatser/bytespunkter i prioriterade stråk
- Kapacitetshöjande åtgärder i framförallt järnvägsnätet (flaskhalsar)

#### Steg 4

- Effektiva och strukturerande system på spår eller bana (inkl busskörfält) i större städer
- Utveckla järnvägssystemet genom stråkvisa och tidsmässiga samordnade investeringar, inkl nya resecentrum/bytespunkter

## 2.1 MÅL

Det goda samhället ska kännetecknas av en socialt, kulturellt, ekonomiskt och långsiktigt hållbar utveckling. En god tillgänglighet inom transportsektorn är avgörande för att uppnå denna utveckling.

Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet har delats in i etappmål;

- Ett tillgängligt transportsystem; Det innebär bl.a. att andelen som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka, att restiden i kollektivtrafiken ska minska, att andelen funktionshindrade som kan resa kollektivt ska öka samt att andelen barn som kan gå, cykla eller resa på annat sätt på egen hand ska öka.
- Hög transportkvalitet; Exempelvis skall punktligheten i kollektivtrafiken öka.
- Säker trafik; Långsiktigt ska ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor.
- God miljö; Bl.a. ska klimatpåverkan begränsas och god bebyggd miljö ska eftersträvas.
- Regional utveckling; Ökad kollektivtrafikandel, större och bättre fungerande arbetsmarknadsregioner samt positiv utveckling för turistnäringen.
- Ett jämställt transportsystem; Medborgarna ska kunna vistas tryggt och säkert i transportsystemet, kvinnor och män ska ges samma möj-

lighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel som stödjer de transportpolitiska målen för en långsiktig hållbar utveckling. Som underliggande mål har därför Koll framåts övergripande mål valts:

- En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik

Med detta mål avses att marknadsandelen för kollektivtrafik, gång och cykel sammantaget ska öka och att andelen bilresor ska minska.

## 2.2 NULÄGE/BRISTER

Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken som ett viktigt medel för att skapa hållbar tillväxt.

Många undersökningar visar att potentialen är stor för att få en hel del privatbilister att helt eller delvis flytta över sitt resande till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet, framförallt i städerna och längs större stråk. Olika prova-på-aktiviteter i landet visar också på en stor resandeökning, både under aktiviteterna och efteråt.

Det finns ett starkt samband mellan regional utveckling och möjligheterna att pendla på allt större avstånd inom stora arbetsmarknader. Väl fungerande kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar.

Männen gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är större mätt i reslängd än i restid. Männens reser i snitt 66 minuter per dag och tillryggslägger en sträcka på 50 kilometer medan kvinnor reser 58 minuter och 36 kilometer per dag. Männens längre sträcka är möjlig genom valet av färdmedel. Männens använder sig mer av privatbil medan kvinnorna nyttjar kollektivtrafik och förflyttar sig mer till fots i större omfattning. Kvinnor reser också mer oregelbundet och gör fler uppehåll på resorna för att uträtta ärenden. Det beror på att kvinnor arbetar deltid i större omfattning och att de tar större ansvar för hem och familj och gör fler service- samt inköpsresor än männen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Män och kvinnor i trafiken. En litteraturstudie. VTI rapport 522: 2005

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.

Det finns också en risk för att utvecklingen av större regioner kan leda till en ökad segregation på arbetsmarknaden mellan kvinnor och män. Kvinnorna arbetar oftare deltid och tar ett större ansvar för barnen vilket gör att de vill bo rimligt nära arbetsplatsen. De har också större krav på flexibilitet i sitt resande som gör att kvinnor upplever långa pendlingsavstånd i stora arbetsmarknadsregioner som stressiga.<sup>2</sup>

Som ett led i utvecklingen av kollektivtrafiken har sektorn ett antal utmaningar att ta sig an. Storstadsregionerna behöver förbättra tillförlitligheten. Föraryrkets status behöver förbättras, ökad affärsmässighet, bättre framkomlighet, ökad samordning av resevillkor, pris- och biljettsystem, information, ökat resenärsinflytande etc.

Förbättrat samarbete och ökad samordning mellan markanvändnings-, transport- och kollektivtrafikplanering underlättar möjligheterna till en effektiv kollektivtrafikförsörjning.

Kundens behov måste synliggöras och arbetet måste utgå från de värden som är viktiga för kunden. Här behövs en förskjutning mot service- och intäktsorientering.

Kvaliteten på hållplatser är generellt sett låg i landet. Brister finns när det gäller trygghet (exv belysning), säkerhet och tillgänglighet.

Avtal mellan trafikhuvudmän och operatörer behöver innehålla mer incitament som utvecklar kollektivtrafiken.

Spelreglerna mellan kommersiell och upphandlad kollektivtrafik behöver förtydligas.

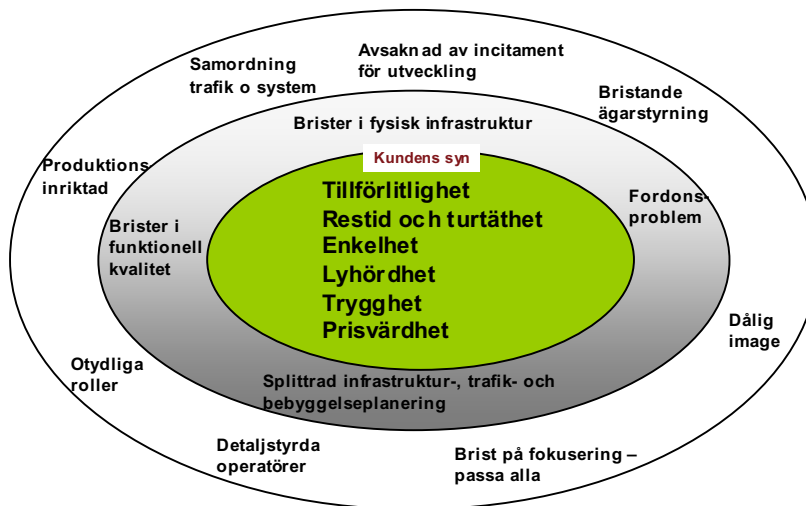
Kollektivtrafikens problembild kan åskådliggöras med nedanstående figur. I centrum finns resenärernas viktigaste behov. I ovalen närmast resenären finns brister i förutsättningarna för trafiken både vad gäller infrastruktur, fordon

---

<sup>2</sup> Friberg, Tora. Persontrafikens ”vita fläckar”. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier. 2004

samt planeringsprocessen. I den yttersta ovalen beskrivs brister i strukturen och ”den gemensamma affären”.

KOLL framåt som handlingsprogram arbetar mycket med åtgärderna i den yttre ovalen. I åtgärdsplaneringen kommer mycket fokus att ligga på de inre ovalerna.



### Långväga resor i siffror

Enligt SIKAs resvaneundersökningar är antalet långväga resor totalt i det närmaste oförändrat om man jämför 2005/06 med perioden 1999/2001. Delas däremot resandet upp i inrikes och utrikes så tenderar det inrikes långväga resandet minska medan antalet resor till/från utlandet har ökat. (Fortsättningsvis fokuseras här på det inrikes resandet.)

Bilen är det klart dominerande färdmedlet på långväga inrikesresor och står för ca  $\frac{3}{4}$  av antalet resor och  $\frac{2}{3}$  av transportarbetet. Bussen står för en lika stor andel av antalet resor som av transportarbetet, ca 5-6 %. Detsamma gäller för tåget med 13-15 %. Flygets andel av det långväga resandet är konstant, omkring en tiondel av transportarbetet, men endast 4 % av antalet resor.

De flesta långväga resor som görs är fritidsresor. Övriga privata ärenden (långpendling, inköp och service) har ökat sin andel och står nu för en knapp

fjärdedel av de långväga inrikesresorna. Tjänsteresor har minskat sin andel av de långväga resorna och står nu för ca en sjättedel.

Enligt den nationella prognos för persontransporterna i Sverige år 2020 och 2040 som Banverket/Vägverket tagit fram kommer det långväga transportarbetet öka med 16 % fram till år 2020 jämfört med basåret 2006. I absoluta tal är det tågresandet som enligt prognosen står för den största ökningen när det gäller det långväga resandet fram till år 2020 (38 %). Långväga bilresande ökar med 10 %, långväga buss med 8 % och flygresorna ökar med 3 %. Prognoserna för perioden 2020-2040 visar på fortsatt störst ökning för tågresandet, följt av buss och flyg. Bilresandet är det som ökar minst 2020-2040. Sammantaget leder utvecklingen enligt prognosen till att kollektivtrafikens andel av det långväga resandet ökar från 44 % 2006 till 47 % år 2020 och till 50 % 2040.

### Trender för olika trafikslag

För flyget har det inrikes resandet stagnerat medan det utrikes resandet har ökat kraftigt<sup>3</sup>. Inrikesresandet står på samma nivå (ca 6 miljoner resor per år) som för 15 år sedan. Mellan 2003 och 2006 ökade utrikesresorna från ca 15 miljoner till ca 19 miljoner resor per år<sup>4</sup>. När det gäller resandet utomlands ser branschen inte heller några tecken på att efterfrågan kommer att minska i och med att ekonomin växer och därmed efterfrågan. Något som kan ha en dämpande effekt på efterfrågan på flygresor är klimatdebatten samt ökade bränslepriser och ökade biljettpriser till följd av detta. När det gäller klimatfrågan har flygbranschen gjort en internationell överenskommelse om att minska flygets klimatpåverkan. Ökade bränslepriser driver på utvecklingen mot minskad bränsleförbrukning och introduktion av biobränslen.

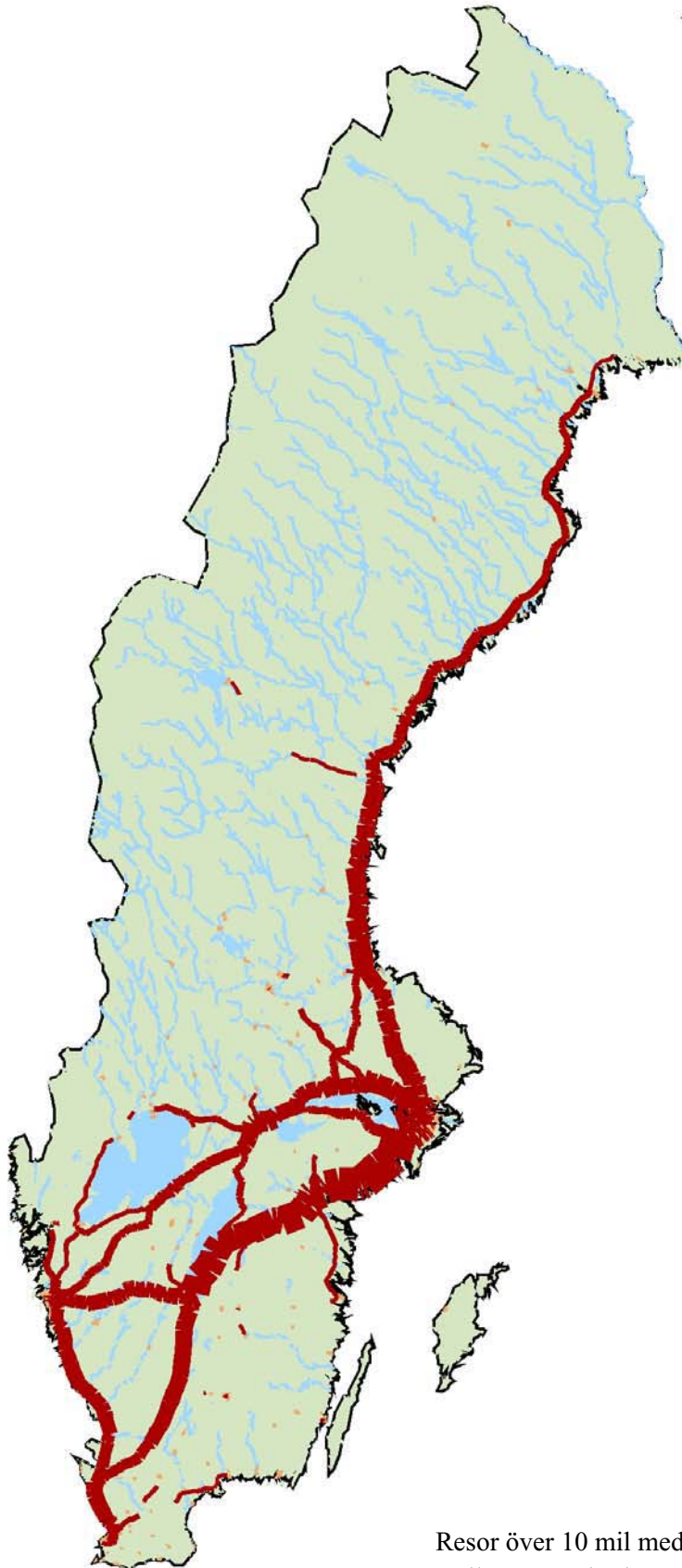
Efterfrågan på tågtrafik har ökat på senare tid<sup>5</sup>. Förklaringar till detta är dels investeringar i banor och fordon, dels demografiska förändringar där inflyttning till städer gynnat järnvägen. Den ekonomiska utvecklingen har också verkat för ett ökat resande generellt. För tåggets del ses dålig framkomlighet till följd av kapacitetsbrister som något som kan verka dämpande på utvecklingen på längre sikt. Det finns ett ökat intresse för höghastighetståg runt om i världen. Som en del av förberedelsearbetet inför åtgärdsplaneringen har Banverket under våren fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för höghastighetståg. Banverkets utredning visar att det finns marknadsmässiga förutsättningar

---

<sup>3</sup> Svenskt Flyg

<sup>4</sup> SIKA och Luftfartsstyrelsen

<sup>5</sup> Branschföreningen Tågoperatörerna



Resor över 10 mil med alla trafikslag 2006  
Källa: Banverket/Vägverket

för höghastighetståg i hastigheter över 300 kilometer i timmen mellan Stockholm - Göteborg och Stockholm - Öresund. Ett befolkningsunderlag finns i regionen som är tillräckligt stort för ett nytt trafiksystem. De största trafikflödena i landet går också i dessa korridorer. En ny bana ger mycket korta restider både mellan ändpunkterna och för resande inom och mellan regionerna längs banorna. Det blir möjligt att inom en timmes restid pendla mellan Stockholm och Linköping eller Göteborg och Jönköping. Det blir också möjligt att nå Köpenhamn respektive Göteborg från Stockholm på runt tre respektive två timmar.

Långväga busstrafik ökade efter avregleringen men har på senare tid legat på en tämligen konstant nivå<sup>6</sup>. För busstrafiken har bl.a. ökade drivmedelspriser påverkat förutsättningarna för att driva trafiken lönsamt. Branschen ser också svårigheter med att få en långsiktighet i sina investeringar. Förutsättningar för att snabbt öka trafiken finns emellertid i högre utsträckning när det gäller busstrafiken än för tåg då buss kräver enklare infrastruktur och mindre investeringar för att öka utbudet.

Resandet med Gotlandstrafiken ökar<sup>7</sup>. Resandet varierar dock starkt mellan säsongerna. Under perioden maj till augusti görs nära två tredjedelar av personresorna.

### **Relationen snabbtåg – flyg**

Restiden är den avgörande faktorn i relationen mellan tåg och flyg<sup>8</sup>. Förändring av restid med tåg har större betydelse än förändring av priset för överföringen mellan flyg och tåg. Vid 3 timmars restid blir tåget lika snabbt som flyget vid resor city till city, eftersom den totala restiden när man ska flyga, inklusive anslutningsresor och bytestid, är ca 3 timmar från Stockholm till nästan vilken stad som helst i Sverige.

När X2000 introducerades på sträckan Stockholm-Göteborg minskade restiden från 4 till 3 timmar samtidigt som tågets marknadsandel ökade från 40 till 60 procent av den totala flyg-tåg-marknaden.<sup>9</sup> Liknande utveckling har skett på andra linjer där snabbtåg introducerats och restiden förkortats - från Stockholm till Småland och Skåne och från Stockholm till Karlstad och Dalarna. De kortare restiderna med tåg har framförallt minskat resandet från de flygplatser som ligger inom 40 mils avstånd från Stockholm.

---

<sup>6</sup> Bussbranschens Riksförbund

<sup>7</sup> Rikstrafiken

<sup>8</sup> Transek

<sup>9</sup> Bo Lennart Nelldal, KTH

## Ökad samverkan mellan trafikslagen nödvändig

Överlag finns det en enighet i branschen kring att den långväga resemarknaden skulle må bra av en ökad samverkan. Det gäller att få till en bra mix av trafikslagen för att få en större och bättre fungerande marknad med större andel kollektivtrafikresenärer. Samverkan kring exv. information, bokningssystem, och integrerade prissystem förenklar resandet för resenärerna och är mycket viktigt. Hit hör också samverkan kring tillgänglighet för funktionshindrade. Det är också viktigt att ha en samordnad fysisk planering där man får in kollektivtrafiken redan vid planeringen av exempelvis vägar. Det gäller att redan i detta skede planera för busskörfält, hållplatser osv.

### Resenärers värderingar

Det finns få studier om värderingar vid långväga resande. Man får istället framför allt studera den kunskap som idag finns om värderingar vid kollektivresande i allmänhet.

I Kollektivtrafikbarometern, som presenteras varje år av Svensk Kollektivtrafik (som utför undersökningen tillsammans med läns- och lokaltrafikbolagen), intervjuas ett statistiskt urval av det svenska folket i åldrarna 15-75 år. Studien (2007 års siffror) visar att ungdomar är den grupp som använder kollektivtrafiken mest. Denna grupp är också mest nöjd med kollektivtrafiken. Vidare visar studien vilka av ett antal på förhand utvalda faktorer som svenskarna är mest nöjda respektive mest missnöjda med.

De faktorer människor i studien sa sig vara mest nöjda med är miljövänligheten, lätt att få information om avgångstider, trygghet, rent och snyggt i fordonen, nära till hållplatser och stationer, förarnas och personalens uppträdande. De faktorer man sa sig vara absolut mest missnöjda med var informationen vid förseningar och stopp, lyhördhet för synpunkter, att det är socialt och trevligt att åka med kollektivtrafiken och att linjerna går bästa vägen. Vidare framhölls enkelhet, pålitlighet, snabbhet och trygghet som de viktigaste faktorerna för det sammanfattande betyget för kollektivtrafiken.

### Brister – långväga resor med kollektivtrafiken

#### *Terminaler, bytespunkter och hållplatser*

Utifrån ett resenärsperspektiv är bytespunkter och terminaler mycket viktiga<sup>10</sup>. Det är önskvärt att alla färdslätt ansluter i samma punkt, och då gärna centralt.

---

<sup>10</sup> Rikstrafiken 2003

Det är också viktigt att alla bytespunkter (även enklare busshållplatser) är väl och attraktivt utformade. Övergångarna måste fungera såväl tidtabells- som miljö- och utformningsmässigt.

#### *Biljettsystem, tidtabeller och information*

Bokning och inköp av biljetter kan i många fall inte göras på samma ställe för olika operatörer och trafikslag<sup>11</sup>. Tidtabellernas utformning är alltför varierad mellan trafikslagen och mellan olika operatörer och länstrafikbolag. De är också ofta svårlästa och svårtillgängliga med många finstilla tillägg. Informationen om resevillkor brister. De som inte klagat kan gå miste om kompensation som de är berättigade till.

Diskussioner med grupper av resenärer inom ramen för KOLL framåt ger en likartad bild. Resenärerna upplever att brister i samordningen inom kollektivtrafiken minskar möjligheterna att enkelt genomföra en kollektivtrafikresa. Bristerna märks såväl vid planering som vid beställning och betalning av resa, och dessutom vid störningar under resan.<sup>12</sup>

Det är också svårt att få information om resmöjligheter över nationsgränserna.

#### *Utbud, samordning och infrastruktur*

Utbudet stämmer inte med önskemålen, t ex att tågen inte stannar på vissa orter<sup>13</sup>. Det är också bristande fysisk samordning mellan trafikslagen samt bristande samordning över länsgränser. Kommersiell långväga busstrafik är inte samordnad med övrig kollektivtrafik och går ofta från helt andra hållplatser. Det råder också oklar ansvarsfördelning bl.a. vid järnvägsstationer när verksamheten bedrivs av flera olika parter. Kapacitet för tåg till och genom Stockholm (Getingmidjan) är också låg. Det finns behov av upprustning av vägar för buss- och anslutningstrafik. Dessutom finns det fysiska brister i terminaler och resecentra, bristande anslutningstrafik till flyg, färja och järnväg, samt generella brister i tillgänglighet till Stockholm, sjukhus, högre utbildning osv. för olika delar av landet.

### **Kostnader, pålitlighet, trygghet**

Kostnaden upplevs för hög för privatresenärer (främst flyg, men även tåg, särskilt X2000)<sup>14</sup>. Dessutom upplevs priset för resor över länsgränser (främst

---

<sup>11</sup> Rikstrafiken 2003

<sup>12</sup> KOLL framåt Underlagsrapport åtgärdsområde Samordning av system för information, bokning och biljetthantering

<sup>13</sup> Rikstrafiken 2003

<sup>14</sup> Rikstrafiken 2003

tåg) som hög. Det råder också bristande tidhållning (särskilt för X2000). Ibland blir också avgångar inställda (gäller särskilt flyg). Järnvägsstationer kan också vara stängda och/eller obemannade vilket gör det svårt att köpa biljetter, svårighet att få service och information samt bristande trygghet.

### **Funktionshindre**

I projektet Hela Resan, under ledning av Rikstrafiken, definierades fem problemområden för funktionshindre<sup>15</sup>. Dessa var information, biljett/bokning, personlig service och bemötande, samordning samt den fysiska miljön.

### **Tillgängligheten för långväga busstrafik vid terminaler**

Under 2005 och 2006 gjorde Bussbranschens Riksförbund en inventering av tillgängligheten för expressbussar vid landets 20 största terminaler för tåg- och busstrafik. Studien visar att det på många platser är långt kvar till att uppnå en gemensam bytespunkt för alla färdmedel. Problemen handlar bl.a. om nekad access till gemensam terminal och olika behandling av olika typer av busstrafik.

### **Kapacitetsbrist på spåren**

Brister i spårkapaciteten leder till förseningar och samhällsekonomiska kostnader<sup>16</sup>. Tågtrafikökningen (se ovan) har lett till att infrastrukturen på sina håll är maximalt utnyttjad under högtrafiktid. Det innebär bl. a. att Banverket inte alltid kan tillgodose tågforetagens önskemål om att få köra fler tåg. Under sådana förhållanden blir järnvägssystemet mycket känsligt för störningar. Kapacitetsbrister finns framförallt i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, men också på Västra stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan, Göteborg–Trollhättan, och delar av Västkustbanan och Bergslagsbanan. Kapacitetsproblemen väntas tillta de kommande åren.

## **2.3 FUNKTION – VAD**

Slutsatserna från KOLL framåt är att en attraktivare kollektivtrafik kan förbättra miljön och skapa förutsättningar för förstörade arbetsmarknader och därigenom hållbar regional tillväxt. För att nå dit måste alla inom transportsektorn bli bättre på att sätta resenärernas behov i centrum. Samtidigt är det viktigt att staten bidrar till goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

Vi skapar en attraktiv kollektivtrafik genom att uppfylla de värden som är viktiga för resenären:

---

<sup>15</sup> Rikstrafiken 2003

<sup>16</sup> Banverket

- Tillförlitlighet
- Restid och turtäthet
- Enkelhet
- Lyhördhet
- Trygghet
- Prisvärdhet

**Tillförlitlighet**, främst inom storstadsområdena, är det område där större insatser måste till för att öka kundnöjdhet och resande. Detta innebär att det krävs ökade underhållsinsatser och insatser i vinterdrift för att möta kraven på pålitlighet/punktlighet i kollektivtrafiken. Detta gäller främst på järnväg, men i viss mån på väg. För att kunna lita på kollektivtrafiken krävs också att utbudet är långsiktigt och att inte stora neddragningar görs under exempelvis skollov.

För att nå en **konkurrenskraftig restid/turtäthet** behövs attraktiva centrala bytespunkter och kapacitets- och framkomlighetshöjande åtgärder i främst större städer och starka regionala stråk t ex Citytunneln och Citybanan.

**Enkelhet i resa** förutsätter bra system för att planera, boka, betala och få god **information** under sin resa. Dessa system måste vara såväl trafikslags- som färdmedelsövergripande och kräver en utveckling för att åstadkomma detta och även knyta ihop olika system på lokal, regional och nationell nivå. Även här är framgång beroende av att sektorns aktörer samverkar i utvecklandet/förbättrandet av kundanpassade system.

En större **lyhördhet** efterfrågas av kunderna. Relationen mellan resenär och trafikföretag/trafikhuvudmän/trafikverk behöver stärkas. Här har operatören som dagligen möter resenären en central roll. Varje aktör påverkar olika delar av hela resan - att vara lyhörd för resenärernas behov av helhetslösningar innebär att vi ser hela resan när vi genomför åtgärder. En ökad dialog med Resenärsforum och olika kundgrupper är ett viktigt medel för detta. Forum för samråd om kollektivtrafikens kvalitet och utformning behöver också utvecklas. Kollektivtrafikbarometern är ett konkret verktyg som bör användas i högre utsträckning för att ta tillvara kunders synpunkter som leder till ökad kundnöjdhet och ökat kollektivtrafikresande.

För att nå känslan av den **hela resan** är attraktiva bytespunkter och stationer av stor vikt. Betydande åtgärder behöver göras för att ge bytespunkterna i Sverige en ansiktslyftning till lämpliga standardnivåer som även gör kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. Detta bidrar till att göra resan **trygg, säker och komfortabel**. Förutom investeringar i infrastruktur behöver

satsningar ske på höjd drift- och underhållsnivå samt service. Ett exempel på det sistnämnda är ledsagning.

**Prisvärdhet** handlar om hur resenären värderar resans kvalitet i form av utbud, komfort etc. i förhållande till priset för resan. Olika grupper av resenärer och potentiella resenärer har skilda behov. Unga har t.ex. andra värderingar än äldre, vidare värderar man olika vid arbets- och skolresor jämfört med t.ex. fritidsresor.

Funktionen, dvs. vad vi vill uppnå utifrån resenärens behov, skiljer sig inte för långväga resor i förhållande till övriga resor. För att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik och kunna nå målet om en ökad kollektivtrafikandel av de långväga resorna måste alla inom transportsektorn bli bättre på att sätta resenärernas behov i centrum. Vi kan göra det genom att uppfylla de värden som är viktiga för resenärerna

## 2.4 STRATEGI – HUR

För att markant öka marknadsandelen måste satsningarna ske där de har störst effekt, nämligen i trafikstarka stråk och i medelstora eller större städer. En bra utgångspunkt är det utpekade nationella nät som finns framtaget för målet om ökad tillgänglighet för funktionshindrade 2010 (se karta på sidan 25). Det behövs dock vissa kompletteringar av detta nät till viktiga turistorter/områden. Om satsningar görs ger det också positiva effekter på miljö, tillgänglighet, regional utveckling, trafiksäkerhet och stadsutveckling. EU:s Grönbok om stadstrafik, som antogs 25 september 2007, betonar vikten av att stärka kollektivtrafiken i städerna.

Exempel på regioner där kollektivtrafiken har störst potential att vinna marknadsandelar genom en utvecklad regional trafik är Skåne, Göteborgsregionen Jönköpingsområdet, Östergötland, Mälardalen (inklusive Uppsalaområdet), Storstockholm, Gävleborg och Umeå vilket också redan är områden med kraftfull regionförstoring.

Initiativ som ska stimuleras är sådana som tar ett helhetsgrepp om kollektivtrafiken, vilket innebär en vilja att satsa på ökad lyhördhet, marknadskommunikation, incitamentsavtal, koppling till regional utveckling eller stadsutveckling och en bättre infrastruktur. Exempel på åtgärdsområden är ett högt turutbud, hög komfort, hög framkomlighet, lättbegripligt trafiksystem, realtidsinformation, regelbundna kundnöjdhetsmätningar och väl fungerande kundklagomålshantering.

Det behövs utbyggnad av spårkapacitet i storstäderna, åtgärder som minskar störningskänsligheten på enkelspårsbanor och underhålls- och driftssatsningar på såväl spår som väg. Det behövs samverkan vad gäller information och biljetter. Informationsbehovet för resenärerna är individuellt och kan, förutom ren trafik- eller trafikinformation omfatta möjligheter för bil- och cykelparkering, bagageförvaring, handikappanpassning osv.

På längre sträckor kan busstrafiken inte förkorta restiden i någon nämnvärd grad på samma sätt som tåg genom uppgradering av järnvägssystemet. Där emot är bussen konkurrenskraftig med pris och på vissa sträckor som är svårtillgängliga med tåg t ex Borlänge-Karlstad, Jönköping-Borås och Örebro-Norrköping. En uppgradering av järnvägen kan till exempel innebära en 50 % marknadsandel på sträckorna Stockholm – Sundsvall och Stockholm – Linköping. För Stockholm – Göteborg är det rimligt att anta en 60 % marknadsandel vid halvtimmestrafik.

Ser man på olika kundsegment finns stor potential i att behålla de stora ungdomskullar som kollektivtrafiken tappar efter många års troget kollektivtrafikresande. Många undersökningar visar att potentialen är stor att få en hel del bilister att helt eller delvis flytta över till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet (ca 20 %). De bilister det rör sig om är de som använder bilen trots att de har ett konkurrenskraftigt alternativ i form av kollektivtrafik. Att genomföra prova-på-aktiviteter är ett effektivt sätt att öka resandet. Det finns en stor efterfrågan på bra kollektivtrafik och den kan tas tillvara genom att visa upp det utbud som finns samt genomföra och kommunicera förbättringar.

Också inom interregional trafik finns potential för ett ökat kollektivresande, främst beträffande fritidsresor. Här finns behov av bättre utbud, men främst åtgärder som minskar störningskänsligheten på enkelspårsbanor.

Bytespunkten är en nödvändig och viktig del av transportsystemet och är en inkörspport till kollektivtrafikresan. En väl fungerande bytespunkt är viktig för synen på kollektivtrafiken. För att utveckla bytespunkten så att den motsvarar de behov som finns hos dagens resenärer samt de behov som den potentiella resenären har, så behövs investeringar av olika art på landets bytespunkter.



**Prioriterat nät för tillgänglig  
kollektivtrafik 2010**

— Tåg

— Buss

Resenärerna vill göra och gör rationella val i sitt resande. Det är den bästa mixen vi är ute efter. I glesbygd eller på landsbygd är bilen och samåkning många gånger de mest hållbara alternativen i början eller slutet av ”hela resan”. För att ändå kunna öka andelen kollektivt resande är det viktigt att säkerställa en effektiv matning till exempelvis expressbussar eller tåg. I dessa sammanhang blir också en bra taxiförsörjning i mindre tätorter, glesbygd och landsbygd en viktig del. I just dessa fall är det då viktigt att genom satsningar på drift och underhåll kunna säkerställa farbara vägar. Och för att underlätta samordning och de fysiska bytena mellan trafikslagen måste satsningar göras på att få till attraktiva bytespunkter med god information. Hinder i form av regelverk behöver identifieras och om möjligt undanröjas.

Sammanfattningsvis har följande strategier identifierats:

- Satsa på lokaltrafik i större städer (framförallt i städer med fler än 50 000 invånare)
- Satsa på starka stråk (stråk mellan städer och för pendling till/från regioncentra)
- Samordna allmän och särskild kollektivtrafik på landsbygd och underlätta samåkning
- Genomför specifika satsningar på vissa kundgrupper
  - Befintliga resenärer som kan lockas att resa mer
  - Ungdomar
  - Bilister som utan hinder skulle kunna åka kollektivt.
- Genomför satsningar utifrån ett ”Hela resan perspektiv” – se bilen och cykeln som en del av kollektiva resan
- Öppenhet för att prova nya lösningar för att öka kollektivtrafikandelen
- Säkerställ tillräcklig omfattning av medfinansiering till kollektivtrafikens infrastruktur (statsbidrag). Medfinansiering är ett bra medel för att skapa incitament för utveckling
- Effektivt knyta ihop de regionala, nationella och gränsöverskridande transportsystemen
- Satsa på attraktiva bytespunkter och god information.
- Utveckla långväga tågtrafik där förutsättningar finns att korta restider i viktiga relationer.
- Utveckla långväga busstrafik på sträckor där väginfrastrukturen ger konkurrenskraftiga restider.
- Flygets roll är i första hand att vara en länk till Europa och övriga världen.

## 2.5 ÅTGÄRDER

### 2.5.1 Generella åtgärder

#### Stationer/bytespunkter (terminaler)

För att försäkra sig om att ”hela resan” blir så enkel och smidig som möjligt spelar bytespunkten en viktig roll. Detta gäller oavsett om det gäller byte från lokal till långväga resa, internationell till nationell resa, från bil till kollektivtrafik osv. Stationsfunktionen måste också vara anpassad till alla de olika typer av resor som görs – lokala resor, pendlar- eller långväga resor.

Behovet av att utveckla kollektivtrafiken och dess bytespunkter är stort. Samarbetet mellan aktörer kring stationer måste förbättras. Aktörerna bör arbeta för utveckling av landets stationer/bytespunkter och där säkerställa en grundkvalitet samt utarbeta hållbara ansvarsmodeller.

Sedan tidigare finns undersökningar gjorda bland resenärer och besökare på stationer i landet. Ytterligare analyser av kundernas behov och krav behöver dock göras, framförallt avseende potentiella resenärers behov och krav på bytespunktens utformning och funktion. En gemensam modell för att fånga resenärers och potentiella resenärers behov håller på att utvecklas av Jernhusen, Samtrafiken, Banverket och Vägverket.

En ny EG-förordning har beslutats som innebär att ett nytt begrepp införs – stationsförvaltare (station manager). Stationsförvaltaren ska bl.a. ansvara för tjänster som information till resenärer och assistans och ledsagning för funktionshindrade. EG-förordningen gäller inledningsvis järnvägstrafik men kommer sannolikt att påverka även andra trafikslag.

En grov bedömning av investeringsbehovet har gjorts. Stationernas utvecklings- och upprustningsbehov är stort och består av investeringar i allmänna ytor, (reserelaterade utrymmen) i stationshus/terminaler och i ökade satsningar på tjänster och produkter. Exempel på detta kan vara utbyggnader av väntutrymmen för bättre komfort, bemanning och service, ersättning av befintliga överdimensionerade allmänna utrymmen, parkeringar för cykel och bil, uthyrning av bil och cykel, angöringar för taxi och långväga buss eller satsningar på särskilda pendelparkeringar.

Den övergripande bedömningen (gjord av Banverket/Vägverket i KOLL framåt) av kostnaden för utveckling av stationsanläggningen utgår från dagens bestånd, oberoende av de olika aktörernas strategier för framtida verksamhet:

- Förändringar av stationshus – utveckla, bygga om och anpassa. Detta är kostnader för investeringar i 200 stationshus, huvudparten av dessa kostnader är för Jernhusen ägda stationshus. Bedömd totalkostnad är **ca 730 miljoner kronor**.
- En satsning, utöver de idag angivna i inriktningsunderlaget, för att utveckla parkeringsfunktionerna för både bil och cykel. Gäller speciellt utökat antal pendlarparkeringar för kopplade resor och höjning av kvalitetsnivån på cykelparkeringar. Huvudaktörer är kommuner och trafikhuvudmän men även Jernhusen. Den totala samhällskostnaden uppgår till **ca 500 miljoner kronor**

Till detta kommer investeringar i allmänna utrymmen i nya projekt på nya banor i en storleksordning av **850 miljoner kronor**. Observera att dessa investeringar inte är tillkommande kostnader utan ska inrymmas i planerna för dessa projekt. I dessa projekt kan kommuner, Jernhusen eller privata komma att vara aktörer. Oklarheten vad gäller finansieringen av dessa investeringar är densamma som i befintligt bestånd.

### **Biljettsystem, tidtabeller och information**

Inom sektorn finns ett flertal förslag på förbättringar inom detta område, och arbete pågår också med att genomföra förslagen. Exempel på förbättringar är mer trafikslagsövergripande reseplanerare, gemensamt telefonnummer, samlad lösning för reseplanering, bokning och betalning, smarta kompatibla kort samt bättre samverkan, rutiner och teknik för störningsinformation. De föreslagna åtgärderna och ett utökat samarbete mellan trafikverken och branschaktörerna innebär stora möjligheter att relativt fort förbättra för resenärerna och därmed skapa förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik, både kommersiell och samhällsbetald. I detta avseende är det också viktigt att ta funktionshinder och behov i beaktande.

Branschsatsningar för bättre informations-, boknings- och betalmöjligheter för långväga resor (tillsammans med övrig kollektivtrafik) bör bejakas. Alla trafikslag och även internationella resor till våra närmaste grannländer måste inkluderas. Systemen måste utformas så att konkurrensen inte begränsas.

### **Förbättrad kunddialog**

För att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv krävs att den som utför eller upphandlar trafiken har en bra dialog med kunderna/resenärerna. Detta kan ske genom forum för dialog, marknadsundersökningar, bra trafikupplysning, bra hantering av kundklagomål samt en hög tillgänglighet (lätt att komma i kontakt med).

## Bättre busshållplatser

Som ett led i att öka attraktionskraften i kollektivtrafiken så behöver hållplatser göras mer tillgängliga, trygga, säkra och effektiva.

I arbetet med målet 2010 om en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade har ett nationellt nät (med regional förgrening) pekats ut av trafikverken och de regionala aktörerna. För detta nät har kvalitetskriterier/standarder tagits fram där utpekade hållplatser ska vara tillgängliga för funktionshindrade. Det handlar bl.a. om plattformar, instegshöjder och gånganslutningar.

Erfarenheter från arbetet med skolskjutsar och det s.k. 30-försöket visar att många hållplatser i landet har för låg säkerhetsnivå, särskilt med tanke på en ev. regel/rekommendation om sänkt hastighet vid hållplatserna. Dessutom fortsätter trenden att allt fler barn övergår från att resa med särskilt upphandlad skolskjuts till att resa med linjetrafiken. Detta gör sammantaget att trycket på fler säkra hållplatser ökar på vägar med 70 km/tim eller mer. Fler säkra och trygga hållplatser behöver byggas/justeras de kommande 10 åren, men det måste också ske en dialog om andra tänkbara förbättringar. Det kan handla om alternativa färdvägar, färre men mer uppsamlade och mer säkra hållplatser, skolors lokalisering, vandrande skolbussar (promenad i grupp) till/från hållplats eller sänkt hastighet. Det viktiga är att väghållare, trafikhuvudman/entreprenör och kommun har dialog i tidiga skeden så att förutsättningarna finns för åtgärdernas finansiering och genomförande.

När det gäller effektiviteten så behöver flera hållplatser och bytespunkter byggas/justeras för klara rimliga restider för resenärerna. Även här kan det handla om att bygga färre men mer uppsamlade hållplatser för att minska antalet stopp. Detta kräver naturligtvis att anslutningsvägar och utformningen av dessa görs attraktiva, exv. genom bra parkering för cykel och bil. Det kräver också att säkerheten och tryggheten vid dessa hållplatser beaktas.

Informationen till resenärerna vid hållplatserna måste utvecklas. Detta är särskilt viktigt på landsbygden där utbudet är minst.

I tätorter bör hållplatser och fartdämpande åtgärder samordnas så att kollektivtrafikens attraktionskraft säkras samtidigt som säkerheten ökar. Genom att samordna mer effektiva hållplatser i tätort med avsmalningar (s.k. klack- eller timlashållplatser) som fartdämpande åtgärd uppnås också ett ytterligare syfte, nämligen ökad tillgänglighet för gående och för bilparkering. Nationella principer med avsiktsförklaringar kring fartdämpande åtgärder (gupp) håller på att tas fram (samarbete mellan Vägverket, SKL, Svensk Kollektivtrafik,

Bussbranschen, Kommunal m.fl.). Den grundläggande tanken är att uppnå både ökad trafiksäkerhet, en god arbetsmiljö (förare) samt en attraktiv kollektivtrafik.

### **Tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade**

För att en resa ska fungera för funktionshindrade krävs en fungerande helhet av infrastruktur, fordon, service och information. Ett trafikslagsövergripande nationellt nät av kollektivtrafik har pekats ut och åtgärder håller på att genomföras för att detta ska vara användbart för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga till 2010. Nätet är en grund för fortsatt successiv utvidgning som omfattar ytterligare tillgänglighetsanpassning av infrastrukturen.

Den planerade utbyggnaden av ett nationellt kollektivtrafiknät kommer inte att klaras till 2010. Det som återstår är framförallt brister på stationer och tågfordon. För busshållplatser och dess omgivande delar kommer det fortsättningsvis till största del att handla om en fortsatt utvidgning inom tätorter och på det regionala vägnätet. Dessa delar är en förutsättning även för att kunna nyttja det nationella nätet där tågtrafiken utgör stommen.

Under kommande planperiod föreslås en inriktning som innebär att

- det nationella prioriterade kollektivtrafiknätet är fullt utbyggt senast 2015 vilket bedöms skapa en kollektivtrafik som kan användas av 70 % av personer med funktionshinder
- parallellt med detta genomföra en fortsatt successiv utvidgning som bedöms skapa en kollektivtrafik som är användbar för uppemot 90 % av personer med funktionshinder senast 2019

Den totala kostnaden för tillgänglighets- och kvalitetshöjande åtgärder av infrastrukturen i syfte att skapa en användbar kollektivtrafik för personer med funktionshinder bedöms uppgå till mellan 3-6 miljarder kronor, enligt redovisningen i KOLL framåt 2007-12-21.

### **2.5.2 Specifika åtgärder för större städer/starka stråk**

#### **Kapacitetsbrist, samordning och infrastruktur**

Kapaciteten i och kring storstäderna samt i områden med stor besöksnäring måste förbättras. Flaskhalsar finns framförallt i storstadsregionerna Stockholm/Mälardalen, Västsverige och Skåne. För exempel på specifika spårinvesteringar, se Banverkets inriktningsunderlag.

Säkerställ en satsning på drift och underhåll på såväl spår som väg i de områden som har stora brister i funktionell kvalitet och har stora störningar i dag (se respektive trafikmyndighets inriktningsunderlag).

### Åtgärder i större städer

I städerna bör utgångspunkten vara att skapa system som är effektiva och strukturbildande för att de ska bli attraktiva. En satsning på spårtrafik ger bra resandeeffekter men det viktigaste är att nyttja spårtrafikens fördelar, oavsett vilken teknik/lösning man sen än väljer. Olika alternativ bör utvärderas och det är viktigt att visa en öppenhet för nya lösningar. Att tänka spår men köra buss kan många gånger vara effektivt – det är också ett sätt att påskynda en förbättring av kollektivtrafiken. Bus Rapid Transit (BRT) är ett exempel på system som ger strukturbildande effekter i större städer.

För att lyckas krävs dock både att kommun och trafik huvudman är överens om målet och satsningarna, att inte börja med kompromisser samt att göra flera investeringar samtidigt. Effektiva bussystem kräver satsningar i särskilda körfält/banor, signalprioriteringar, väl synliga, tillgängliga och attraktiva hållplatser, realtidsinformation, attraktiva och tillgängliga fordon, bra turtäthet (med styv tidtabell, exv. 10-minuterstrafik) samt god information, dialog med och marknadsföring till allmänheten. I Sverige har bl.a. Jönköping och Lund (Lundalänken) genomfört sådana satsningar. I några andra städer har delar av sådana satsningar genomförts. Göteborg och Södertälje är exempel på städer som för närvarande planerar för större infrastruktursatsningar för en mer utvecklade kollektivtrafik enligt principerna ovan.

Banverket, Vägverket och Vinnova håller på att ta fram ett strategiskt underlag för att kunna bedöma om och i så fall hur mer avancerade system för personresor – på spår eller bana – kan utvecklas och införas. En slutredovisning kommer under hösten 2008. Det pågår även studier och planering i ett antal kommuner.

Banverket har i ett FUD-projekt låtit ta fram ett förslag till sammanvägning av väsentliga egenskaper för tillgängliga lokala och regionala kollektivtransport-system.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Se Banverkets webbplats:

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1021&pslanguage=SV&subject=356>

Gång och cykeltrafikens potential i städer ska inte undervärderas och möjligheten att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik bör underlättas med attraktiva och strategiskt lokaliserade cykelparkeringar vid bytespunkterna samt genom ökade möjligheter att ta med cykel på tåg och buss.

### **Åtgärder i starka stråk**

Även i starka stråk behöver satsningar göras. På både väg och järnväg handlar det om bra fordon, hög turtäthet samt attraktiva bytespunkter med goda anslutningsmöjligheter med bil och cykel. Infartsparkeringar och cykelvägar med bra cykelparkeringar vid bytespunkterna är viktigt.

I Skåne har man satsat både på en utbyggd tågtrafik (de s.k. Pågatågen) samt på ett 10-tal stråk på väg, bl.a. på sträckan Höganäs-Helsingborg.

En fördubblad kollektivtrafikandel förutsätter att många kommuner och regioner gör gedigna satsningar enligt exemplen ovan.

### **2.5.3 Specifika åtgärder för landsbygd**

#### **Effektiva linjestråk**

Huvudstrategin bör vara att verka för effektiva linjestråk med bra anslutningsmöjligheter – dvs. komplettera satsningen i starka stråk. Genom att integrera linjestråken med pendelparkeringar och matningar – där potential finns – så gynnas både stråken och perifera områden. De perifera delarna av trafiksystemet knyts samman och ger ett ökat resande i stråken. Linjestråken kan få effektivare linjedragning och samtidigt som taximatning (där potential finns), samåkning eller anslutning med bil eller cykel klarar det mer finmaskiga nätet. En ny lag om kollektivtrafik bör omfatta alla samhällsfinansierade resor, där inga hinder finns för en utvecklad och mera samordnad trafik. Drift och underhåll på både stråk och anslutande vägar måste säkerställas på en tillfredsställande nivå.

#### **Nya upphandlingsmodeller**

Taxiservice saknas på allt fler områden, särskilt i glesbygd men även i vissa tätorter. Det beror till stor del på hur upphandlingen av främst den särskilda kollektivtrafiken genomförts. Det finns behov av att objektivet belysa för- och nackdelar med olika upphandlingsmodeller,

både för att använda samhällsresurserna på ett optimalt sätt och för att behålla en tillräcklig taxiservice för att klara hela-resan-perspektivet även på landsbygden.

Utveckla upphandlingslagstiftningen så att trafikhuvudmannen ges möjlighet att tillgodose resbehov genom att, själv eller tillsammans med andra myndigheter och organisationer, upphandla även annan service eller samordna trafikering med annan lokal service. Även möjligheter till särskilt stöd för glesbygdstrafik behöver prövas.

#### **2.5.4 Specifika åtgärder för långväga resor**

För att nå målet om en ökad kollektivtrafikandel för de långväga resorna har vi identifierat ett antal åtgärder. Utöver dessa (se nedan) kan även flera av de åtgärder som föreslås ovan vara betydelsefulla för att öka andelen kollektivtrafikresor bland de långväga resorna.

Vägvisningen behöver förbättras generellt och till större resmål. Dessutom behöver hållplatser och rastplatser på det större vägnätet ses över och rustas. För rastplatser finns det nationella riktlinjer om upprustning och drift/skötsel.

Många flygplatser är underförsörjda med anslutande kollektivtrafik. Bättre anslutningar med tåg, buss eller samåkning i taxi borde utvecklas. Dessutom borde hinder som skulle kunna öka andelen exempelvis tilläggsavgiften för resa till/från Arlanda tas bort.

Kapacitetsbrister och en ökad efterfrågan gör att järnvägssystemet behöver utvecklas för kortare restider i trafikstarka stråk och goda anslutningar mellan regionala och interregionala förbindelser. Utveckling behövs framför allt i och mellan storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö samt i relationerna Stockholm-Norrland och Stockholm/Göteborg-Karlstad. Med effektiva fordonskombinationer kan kapaciteten också förbättras.

#### **Höghastighetsjärnväg**

I utredningen om Svenska höghastighetsbanor skriver Banverket att Göta-landsbanan och Europabanan är stora samhällsbyggande och strukturerande projekt som i likhet med vad som idag sker i Öresundsregionen, med stor sannolikhet kommer att ge människor möjlighet att ändra boende- och livsmönster på ett mycket påtagligt sätt.

De korta restiderna och den kraftigt ökade fjärr- och regionaltågstrafiken med höghastighetsbanor underlättar för människor och företag att välja var man vill arbeta och bo. Förbättrade pendlingsmöjligheter och ökad tillgänglighet till storstädernas utbud vidgar såväl regioner som marknaden för många tjänstesektorer. Flexibla regionaltågssystem kan också göra att även orter som ligger långt från höghastighetsbanorna får betydligt bättre kommunikationer än idag.

Med en separat höghastighetsjärnväg skulle mycket av den snabbtågstrafik som idag går Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö ersättas av höghastighetståg på Götalandsbanan och Europabanan. Kvar på Västra och Södra stambanan skulle långsammare gods- och regionaltågstrafik gå. En separering av gods- och persontrafiken på järnväg i korridorerna Götalandsbanan och Europabanan ökar givetvis kapaciteten för persontrafik i Sverige. Men den ökar också kapaciteten för gods- och regionaltrafik på Västra och Södra stambanorna. Den separerade trafiken gör också att medelhastigheten blir mer enhetlig på respektive banor, vilket möjliggör en bättre kvalitet i trafiken – med minskade förseningsrisker – och i sig också en ökad kapacitet.

En preliminär sammanfattande bedömning av anläggningskalkyler för Götalandsbanan och Europabanan är att de faktiska anläggningskostnaderna sannolikt torde hamna i intervallet 100-150 miljarder kronor. I Banverkets utredning föreslås att regeringen överväger särskild finansiering av höghastighetsbanor.

### **Förbättrade möjligheter till pendling över länsgräns**

En länsgräns ska inte få utgöra hinder för bra möjligheter att kunna resa/pendla. I de största regionerna är tågtrafiken stommen för de långväga resorna. I mer glesa regioner bör busstrafiken utvecklas.

Områden att förbättra är mer enhetliga biljett- och prissystem som mer tar hänsyn till hur människor vill resa istället för hur länsgränserna går. Dessutom bör utbudet anpassas till nya arbetsmarknadsområden för dag- och veckopendling. Kommersiell och upphandlad trafik bör kunna kombineras/samordnas för kundens bästa.

Möjligheterna att få tillstånd att trafikera över länsgräns behöver också ses över för att åstadkomma ett bättre utbud för resenärerna. Även resevillkor och språk/begrepp bör ses över och samordnas för att underlätta för resenärerna, samt för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken.

## 3. Samlad effektbedömning för kollektivtrafiken

### 3.1 GENERELLT

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att nå viktiga mål i samhället. KOLL framåt lyfter i den gemensamma visionen fram att kollektivtrafiken underlättar det dagliga livet, ökar tillgängligheten till utbildning och arbete samt bidrar till en bättre miljö. Förutom detta vet vi att kollektivtrafiken dessutom bidrar till ökad trafiksäkerhet – om kollektivtrafiken är rätt utformad – samt att jämställdheten blir bättre med en bra kollektivtrafik.

#### Ökad tillgänglighet och regional utveckling

En utvecklad kollektivtrafik underlättar för människor att resa till arbete, service och utbildning. Studier i Skåne visar att antalet arbetsmarknadsområden har minskat från nästan 20 på 1970-talet till två idag, mycket tack vare en satsning på regionalståg (Pågatågen) och stombusslinjer. Möjligheten för alla medborgare att resa, även barn och funktionshindrade, förbättras. Trängseln minskar också eftersom kollektivtrafiken är mindre ytkrävande. En bil kräver 22 m<sup>2</sup> per resande, en buss 2,1 m<sup>2</sup> och en spårvagn 1,2 m<sup>2</sup> per resande. Turistnäringen påverkas också positivt med en utvecklad kollektivtrafik. Fler arbetstillfällen skapas när tillgängligheten och attraktionskraften förbättras.

#### Bättre miljö

Om fler reser kollektivt och färre reser ensamma i bil minskar klimatpåverkan. En bil med 1 person ger upp emot 2 kg koldioxid per mil beroende på bränsleförbrukning. En buss med 25 passagerare genererar ca 0,25 kg koldioxid per passagerare. För en tågresor är koldioxidutsläppet per resenär mycket litet. En fördubbling av kollektivtrafikresandet skulle, enligt beräkningar från Svensk Kollektivtrafik, minska koldioxidutsläppen från persontrafiken med ca 23 %.

#### Ökad trafiksäkerhet

Att resa med buss är ca 9 gånger säkrare än att resa med bil. Om hänsyn tas till hela resan, dvs. att personer går till och från hållplats så minskar skillnaden. Fortfarande är dock resan 2-5 gånger säkrare än med personbil. Tåg är ännu säkrare än buss.

## Jämställdhet

Kvinnors restidsbudget är mer begränsad än männens. Det innebär att snabb kollektivtrafik, som kan konkurrera med privatbilen, utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel bidrar således till målen ovan. Exempel på åtgärder som ökar marknadsandelen finns redovisade under respektive kapitel. Exempel på åtgärder som gynnar de viktigaste kraven/behoven hos resenärerna (dvs. ger positiva effekter) är;

<i>Krav/behov</i>	<i>Exempel på åtgärder som ger effekt</i>
Tillförlitlighet	Bättre drift- och underhåll, kapacitetsförbättringar och bra störningsinformation
Restid	Effektiva hållplatser, färre stopp, bra utbud
Enkelhet	Bra prissystem, god information innan och under resan samt strukturbildande system (spårväg, prioriterad busstrafik mm)
Lyhörddhet	Forum för dialog med resenären, system för kundklagomål och effektiv trafikupplysning
Trygghet	Synlig personal i trafiken, attraktiva priser i nattrafiken, bra belysning i hela resan och gångvägar med god sikt
Prisvärdhet	Bra prissystem, god komfort och användbar restid (möjlighet att läsa, koppla upp dator, vila mm) utifrån resenärernas varierande behov
Lönsamhet för turismen	Bra kapacitet på vägar och järnvägar, möjlighet att planera, boka och betala sin resa, bra bytespunkter, vägvisning, rastplatser mm.

## 3.2 SAMLADE SATSNINGAR GER STÖRST EFFEKT

Samordnade åtgärder satta i system har visat sig ge bäst effekt. Många gånger kan flera mindre åtgärder (trimning) ge bättre effekt per krona än en stor åt-

gärd. Exempel från förbättringar i större städer och starka stråk visar på att en satsning på bättre fordon, bra bytespunkter med anslutningsmöjligheter, information i realtid, prioriterad trafik, bra utbud, marknadsföring och dialog samt bra prissystem ger mycket goda effekter på resandet.

### 3.3 STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

En satsning på kollektivtrafiken syftar bl.a. till att reducera andelen individuellt resande, vilket leder till minskade klimatpåverkande emissioner. Avgörande för resultatet är hur inriktningen tas om hand i de regionala systemanalyserna.

Åtgärderna syftar till att öka kollektivtrafikandelen och åstadkomma en hållbar ökad tillgänglighet i det långväga resandet. Hela resan, med informations- och biljettsystem, bytespunkter, kombinationsresor och bildelning mm är instrument.

Om våra riktlinjer följs och kollektivresandet ökar på bekostnad av bilresandet kommer utvecklingen att gå mot ett mer transporteffektivt samhälle. Genom en medveten samhällsplanering med god bebyggelsestruktur och där exploateringar sker i lägen nära kollektivtrafik och där kollektivtrafiken är norm kommer det totala transportbehovet minska. Avgörande för energieffektiviseringen är resenärens hela resa – från dörr till dörr.

I exemplen på åtgärder återfinns sådana som förkortar restiden, ökar turtätheten (kapacitetsåtgärder) men också åtgärder som underlättar byten mellan transportslagen. Steg 1-åtgärder i form av förskjutna arbets- och studietider samt samordnade upphandlingar av samhällsbetalda transporter på landsbygden som syftar till en jämnare fördelad fyllnadsgrad.

Teknikutvecklingen leder till att utsläppsproblemen på personbilssidan kommer att minska. Genom att flera väljer att resa kollektivt minskar behovet av bilresor. Under planperioden kommer de fossila bränslena från upphandlad busstrafik vara utfasade till 90 %, om rekommendationer i Svensk Kollektivtrafik:s miljöprogram följs. Samtidigt är det viktigt att med satsningar på infrastruktur för buss generellt underlätta för alla resor med buss, såväl dagens dieselbussar som de som körs med förnyelsebara drivmedel. En modern dieselbuss med partikelfilter tar 50 resenärer och drar 3 liter milen, vilket ger avsevärt mindre koldioxidutsläpp per resenär, om fyllnadsgraden är god, jämfört med om alla dessa resenärer tog egen bil. Bussar för långväga trafik kan övergå till förnyelsebara energikällor när infrastruktur för tankställen är heltäckande (även i Europa). För bussar inom långväga transporter bör hybrid-

drift vara ett attraktivt alternativ inom fem år. I USA har den första bussen med hybriddrift avsedd för intercity trafik precis tagits i drift. Betydligt lägre bränsleförbrukning och näst intill halvering av kvävedioxidutsläpp kan redovisas. Järnvägstrafik kan drivas med el som producerats på olika sätt. Teknikutveckling är viktigt även för elproduktionen.

På landsbygden föreslås en inriktning på samordning av allmän och särskild kollektivtrafik för att möjliggöra en kollektivtrafik som inte går med halvtomma bussar. Delprojekt sektor har en betydelsefull roll att påverka resbehov, resmönster, trafikutövare (däck, emissioner), upphandlare m fl.

En motsättning finns mellan en växande turistnäring som med automatik innebär växande transporter. Bättre kollektivtrafikutbud till frekventa resmål minskar behovet av egen bil och leder till energieffektivare transporter. Ett exempel är resorna till Gotland där alternativ behöver utvecklas som minskar behovet att medföra bil t ex mindre miljövänligare båtar eller flyg kombinerat med bilpool.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en ökad kollektivtrafikandel har potential att minska halterna av luftföroreningar eller människors exponering för luftföroreningar. Men för att få avsedd effekt är följande avgörande:

**Hög beläggingsgrad.** Bussar med låg beläggning släpper ut mer luftföroreningar per personkilometer än moderna personbilar. Så det är mycket viktigt att man inte enbart ökar utbudet utan genomför åtgärder så kollektivtrafikresandet upplevs som attraktivt jämfört med nuvarande personbilsburet resande och därigenom ökar andelen.

**Rena Fordon.** Kollektivtrafik måste bedrivas med "rena fordon". Det är viktigt att krav i upphandlingar, policys etc. premierar de renaste fordonen, särskilt om de ska trafikera områden med mycket människor som exponeras för luftföroreningarna. Ny teknik (hybridisering, stopp-funktioner etc.) bör kunna vara av intresse för kollektivtrafik i tätbebyggda storstäder. Det är inte givet att biobränslen är bättre ur luftföroreningssynpunkt än nya fordon drivna med konventionella bränslen. Motor- och avgasreningstekniken är avgörande, i större omfattning än bränslets ursprung.

I allmänhet är eldriven spårbunden trafik bra ur lokal luftföroreningssynpunkt, men man bör beakta att partikelhalterna i relativt slutna rum som t ex tunnelbanan är mycket höga, och att ökad spårbunden kollektivtrafik riskerar att öka metallutsläppen.

**Låg exponering.** Anläggningar, stationer, omstigningspunkter bör utformas så att resenärerna i så stor utsträckning som möjligt inte utsätts för avgaser och slitagepartiklar. Det är dessutom förknippat med obehag att stå och vänta i en miljö med avgaslukt och uppvirvlande partiklar.

### 3.4 JÄMSTÄLLDHET

Det finns idag en viss uppdelning mellan mäns och kvinnors resande, där kvinnor i större utsträckning nyttjar kollektiva transportmedel. En grundpelare för stärkt regional utveckling och ett mer jämställt samt klimatsmart transportsystem är därför ett effektivt kollektivtrafiksystem.

Männen gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är större mätt i reslängd än i restid. Männen reser i snitt 66 minuter per dag och tillrygglägger en sträcka på 50 kilometer medan kvinnor reser 58 minuter och 36 kilometer per dag. Männens längre sträcka är möjligt genom valet av färdmedel. Männen använder sig mer av privatbil medan kvinnorna nyttjar kollektivtrafik och förflyttar sig mer till fots i större omfattning. Kvinnor reser också mer oregelbundet och gör fler uppehåll på resorna för att uträtta ärenden. Det beror på att kvinnor arbetar deltid i större omfattning och att de tar större ansvar för hem och familj och gör fler service- samt inköpsresor än männen<sup>18</sup>.

Det är således kvinnors restidsbudget som är mer begränsad än männens, inte sträckan i sig. Det innebär att snabb kollektivtrafik, som kan konkurrera med privatbilen, utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden. Det handlar därför om att satsa på snabba regionala tågförbindelser, satsa på separata kollektivtrafikfält samt motorväghållplatser. Uppsnabbning av kollektivtrafiken bör i första hand ske inom den restidströskel som kvinnor har. Denna är föränderlig över tiden och beroende av arbetsmarknadens utbud/attraktivitet.

Det finns också en risk för att utvecklingen av större regioner kan leda till en ökad segregation på arbetsmarknaden mellan kvinnor och män. Kvinnorna arbetar oftare deltid och tar ett större ansvar för barnen vilket gör att de vill bo rimligt nära arbetsplatsen. De har också större krav på flexibilitet i sitt resande

---

<sup>18</sup> Män och kvinnor i trafiken, en litteraturstudie. VTI rapport 522: 2005

som gör att kvinnor upplever långa pendlingsavstånd i stora arbetsmarknadsregioner som stressiga.<sup>19</sup>

Trygghet i resor blev synligt och tydligt i slutet av 1990-talet. Flera projekt, utredningar och politiska nationella beslut fastslog att trygghet är en viktig fråga för att människor skall resa kollektivt. Kvinnor talade oftare om trygghet, den psykiska upplevelsen och att inte ha kontroll. Säkerhet är därmed den mer tekniska och fysiska effekten. Resultaten visade att kvinnor valde bort kollektivtrafik, önskade sig privatbil eller valde att gå på trafikerade leder hellre än att använda trafiksäkra undergångar och cykelvägar. Trygghet handlar också om tillgänglighet för flera grupper. Att inte våga resa minskar möjligheterna att förflytta sig. Trygghet blev ett etappmål som skulle uppfyllas i nationella planer samtidigt som det sjätte delmålet – ett jämställt transportsystem – beslutades. Trygghet handlar om hela resan - på fordon, bytespunkter och till och från fordon. Parkering är därför viktigt och handlar om både privatbil, cyklar och moped/MC.<sup>20</sup>

Den kollektivtrafik som underlättar oregelbundna arbetstider och uppehåll på resan har hög turtäthet stor del av dygnet och bra information. Stomlinjer är exempel på en sådan typ av trafik. Stomlinjer kan utnyttjas ännu mer effektivt om de blir del av ett helt system för snabba kostnadseffektiva busstrafiklösningar. Inom svensk fordonsindustri har man t ex utvecklat konceptet BRT, Bus Rapid Transit, som nu med fördel prövas för att öka kollektivtrafikens andelar i länder som Norge (superbuss), Turkiet och Brasilien. När trafiken är gles och oregelbunden eller har tillförlitlighetsproblem ger det extra stora svårigheter för kvinnor som grupp.

Prissystemen som finns gynnar mest de som reser många resor under en viss period. Om man arbetar oregelbundet är ofta någon variant av biljett med rabatt på ett visst antal resor fördelaktigt. Dessa biljetter ger emellertid inte samma möjligheter till uppehåll utan begränsas av bytesregler. De vanligaste biljettsystemen som finns kan därför sägas missgynna resmönstret för kvinnor som grupp.

Trafikhuvudmän och entreprenörer i kollektivtrafikbranschen domineras i antal av män och styrs av män i vilka maktstrukturen försvårar kvinnors karriärmöjligheter. Eftersom kvinnor är mindre representerade i ledning för kollektivtrafikföretag minskar även möjligheterna att påverka trafiken.

<sup>19</sup> Friberg, Tora. Persontrafikens ”vita fläckar”. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier. 2004

<sup>20</sup> Lisa Warsén, MINSANN AB

## 4. Turism och turistnäring

I ett relativt sent skede av förberedelsearbetet inför infrastrukturplaneringen uppmärksammades att turistnäringen riskerade att hamna utanför planeringsarbetet. Skälet är att näringen dels inte har varit van vid att delta i den här typen av aktiviteter dels att den består av många små näringsidkare. På senare år har visserligen ett antal större aktörer kommit till som t ex Ski Star när det gäller vinterturism. Men även de större aktörerna har bara i begränsad utsträckning haft resurser att engagera sig i de samhällsplaneringsdiskussioner som förs. Framför allt så förs ingen diskussion om de affärsmöjligheter som skulle kunna realiseras om transportsystemet utformades för att skapa bättre möjligheter t ex när det gäller att få människor från övriga Europa att välja Sverige istället för Alperna som resmål på vintern.

Kunskapen om näringens storlek och utveckling har också varit dåligt känd.

Näringen som förenklat uttryckt omfattar både shopping, affärsresor och semesterresor växer snabbt och är mycket arbetskraftsintensiv varför den ger stora bidrag till regional utveckling. Vinterturismen investerar bara i Dalarna och de 4 nordliga länen för 30 mdr de närmaste 8-10 åren. Samtidigt är den starkt säsongbetonad varför det trafikarbete den genererar inte slår igenom om man bara använder helårssiffror.

Transportsystemet har en avgörande betydelse för näringens utveckling. Turism har historiskt utvecklats kopplat till transportsystemets utveckling.

### 4.1 MÅL

De övergripande målen ur ett samhällsperspektiv är **regional tillväxt och hållbar tillgänglighet**.

Turistnäringen har som eget mål att förbättra lönsamheten och öka omsättningen, från dagens ca 236 miljarder kronor per år till 500 miljarder år 2020. Framförallt är det turister från utlandet som kommer att bidra till ökningen. En stor del av denna ökning kommer att ge stora effekter på regional tillväxt. Det kräver emellertid satsningar när det gäller infrastruktur. Huvuddelen av de

resor och transporter som genereras av näringen och dess kunder sker idag via vägtransportsystemet.

För att tillgängligheten ska bli hållbar krävs att marknadsandelen för kollektivtrafiken ökar.

## 4.2 NULÄGE OCH BRISTER<sup>21</sup>

Turistnäringen är ett samlingsbegrepp som utgörs av summan av de **verksamheter** i olika branscher (så som till exempel rese-, hotell- och flygbranschen) som är riktade till och **konsumeras av människor när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften**. (Turismens begreppsnyckel, Turistdelegationen november 1995, [www.nutek.se](http://www.nutek.se) )

Turistnäringen omsatte (2007) ca 236 miljarder kronor, en ökning med 4,4 % från året innan. Mellan åren 2000 och 2007 har turistkonsumtionen i Sverige ökat med nästan 50 % i löpande priser. Exporten, värdet av utländska besökares konsumtion i Sverige, ökade under samma period med nästan 100 %

Av hela omsättningen svarar svenska fritidsresenärer för 45 %, svenska affärsresenärer för 20 % och utländska besökare för 35 %. Exportvärdet uppgick till 87,6 miljarder kronor vilket var något mer än exportvärdet av svenska personbilar. Turistnäringen omsätter idag mer än jordbruk, skogbruk, yrkesfiske och gruvnäring tillsammans. Sedan 1995 har turistnäringen bidragit med nästan 50 000 nya heltidsarbeten. Under 2007 bidrog turistnäringen med drygt 160 000 helårsverken.

Tillgänglighetsperspektivet är viktigt för turistnäringen. Neringen ger viktiga bidrag till regional tillväxt speciellt i glesbygd. Vinterturismen i Dalarna och Jämtland/Härjedalen har och kommer att skapa omfattande sysselsättning, omsättning i detaljhandeln och även bidrag till olika typer av samhällsservice. Idre t ex en liten ort i norra Dalarna har en samhällsservice som motsvarar de större orterna i södra Dalarna tack vare den omfattning vinter- men även sommarturismen har.

---

<sup>21</sup> Fakta om svensk turism och turistnäring, mars 2008, NUTEK – se <http://www.nutek.se/sb/d/673>

Varje miljon kronor i omsättning inom näringen motsvaras av ett jobb inom den samma. Utöver detta skapas arbetstillfällen och tillväxt runt turistnäringen inom handel, hantverk och andra sektorer.

Attraktionskraften i turistnäringen är beroende av helheten dvs. av hur natur- och kulturmiljö, evenemang och infrastruktur sammantaget ser ut och fungerar ihop. Företagen inom näringen måste därför ha en tung och aktiv roll i sin kommun/region jämfört med andra mer traditionella näringar.

De regioner (områden) som har flest besökare 1997-2007 (räknat i gästnätter) är Stockholm, Västra Götaland, Skåne och Dalarna. De regioner som haft kraftigast tillväxt de senaste 10 åren är Värmland, Stockholm, Östergötland och Kronoberg. Turismens regionala betydelse, mätt i intäkter per capita, är störst i Jämtland och på Gotland.

När det gäller inkommande turism är besökare från Norge och Tyskland klart dominerande, följda av Danmark, Nederländerna och Storbritannien. Men Östeuropa har de senaste åren börjat öka kraftigt.

**De största besöksmålen och sevärdheterna (antal besökare 2006) i Sverige är:**

<i>Plats/område</i>	<i>Antal besökare 1000-tal</i>
Liseberg	2 844
Kulturhuset, Stockholm	2 788
Sälens skidanläggningar	2 009
Fyrishov, Uppsala	1 532
Globen Arena	1 367
Skansen	1 359
Stockholmsmässan, Älvsjö	1 296
Eriksdalsbadet	1 199
Gröna Lund	1 050
Vasamuseet	973
Åre/Duved	966

*Kommentar: Tabellen ovan visar behovet av lokala och långväga resor till några platser i landet. Flera av ovan nämnda besöksmål har många lokala besökare vilka inte räknas som turister enligt definitionen. Turistnäringen är i huvudsak en småföretagarbransch, vilket inte syns i tabellen.*

## Trender

Turister blir allt tydligare med att uttrycka vad de vill uppleva. Aktiviteter som inkluderar natur och kultur blir allt mer populära, och även internationellt lockar naturnära upplevelser i glesbygden som besöksmål. En hållbar turism är en trend både i Sverige och i övriga världen. Det finns också ett ökat intresse för vägen som attraktion (resan kan ibland vara målet). Kunder efterfrågar alltmer miljöanpassning och att turistnäringen tar ansvar för natur- och kulturmiljöer. Detta leder till att branschen försöker miljöanpassa driften i allt större utsträckning.

Inom vinterturismen sker en mycket stark utveckling och planerade investeringar i skidanläggningar boende och shopping i Dalarna och Jämtland/Härjedalen samt även Västerbotten och Norrbotten ligger i samma storleksordning som malm och skog och överträffar de flesta industriinvesteringarna på andra håll.

Således räknar aktörerna i Sälen/Idre satsa knappt 10 mdr de närmaste tio åren. Man räknar med att det kommer att generera knappt 250 000 fler fordon under vintersäsongen på vägar som redan idag är hårt belastade. I de 4 nordliga länen räknar man med att under den kommande 10-årsperioden investera c:a 20 mdr varav 15 mdr investeras enbart i Jämtland/Härjedalen .

Dessa satsningar gör man utgående ifrån dagens transportsystem. Om restiderna för Öst- och Mellaneuropéer kunde kortas genom bättre förbindelser med en kombination av flyg tåg och vägtransporter skulle betydligt större besöksvolymerna kunna uppnås. Den svenska fjällvärlden är mycket attraktiv för de tätbefolkade delarna i övrig Europa men idag är transportsystemet inte tillräckligt bra för att kunna erbjuda en bra åtkomst till denna resurs.

## Användning av transportsystemet

Turistnäringen bedriver verksamhet både i glesbygd och i storstad och den kan vara spridd och verka i stora områden eller vara mycket koncentrerad till en plats. Transporter inom turistnäringen består till största delen av besökarnas resor till och inom området eller platsen. Men även försörjningen med dagligvaror mm på turistorterna genererar en hel del godstransporter. I takt med att shopping fogas till utbudet (som tex. i Åre och Sälen) ökar också det behovet av tunga transporter.

Till Sverige kommer ca 2 milj. med färjor och c:a 5,5 milj. besökare med flyg. Inom Sverige är bil idag det vanligaste färdssättet för såväl fritids- som affärsresenärer utom för resor över 60 mil där flyget har ngt större andel ca 50 %. Därefter kommer charterbuss och annan kollektivtrafik. Nästan tre av fyra resor på fritiden görs med bil och mer än hälften vid affärsresor.

Transportmönstret är mycket varierande i både tid och rum. Påfrestningarna på transportsystemet varierar kraftigt under året, så genererar till exempel vinterturismen i fjällvärlden eller sommarturismen i södra delen av landet upp till 10ggr så mycket trafik som under övriga delar av året. Den är dessutom koncentrerad till "stugbytdagar" Dessa trafiktoppar ställer stora krav på väghållningen. Stora arrangemang innebär också extrem trafik under några få timmar eller dagar. Till våra storstäder har man en omfattande bussturism som kräver parkeringsmöjligheter mm.

Drygt hälften av alla svenska affärsresor går till storstadsområdena. Under 2006 gick var fjärde affärsresa till Stockholm. Merparten av affärsresorna görs på vardagar och de minskar under sommaren.

Shoppingresor blir allt vanligare och på flera håll i landet utvecklas köpcentra som drar till sig konsumenter från ganska långt håll som t ex Gekås i Ullared, IKEA:s varuhus i Kalmar som har blivit en viktig leverantör till Ölandsturisterna. m fl. Anläggningarna av det här slaget kräver en relativt omfattande trafikapparat både för att klara besökarnas behov och för leveranser av varor.

### **Behov hos turistnäringen**

Turistnäringen består till stor del av privata företag som drivs på företagsekonomiska grunder. Behoven hos den här gruppen grundar sig på förutsättningarna för företagande, det vill säga intäkter (marknad, kunder, försäljning) och utgifter (löner, inköp, skatter och avgifter) samt det regelverk som styr. Turistnäringen består även av frivilliga organisationer och politiska institutioner som arbetar för att främja turismen i olika delar av landet.

### **Tillgänglighet och framkomlighet**

För branschen är tillgänglighet en förutsättning. Besöksmål måste vara tillgängliga för besökare. Viktiga faktorer för att uppfylla detta är planering i tidiga skeden, lokalisering, infrastruktur, vägar, parkeringar och information inför och under resa. För turistnäringen är det viktigt att kunna hantera sä-

songsvariationer i beläggningen likaväl som att kunna erbjuda en resa som i sig är en upplevelse. För att turistnäringen ska kunna skapa en positiv helhetsupplevelse har vägen till och från ett besöksmål betydelse. Det finns därför ett behov av god framkomlighet och bra underhåll av vägar till viktiga besöksmål.

### **Vägvisning, skyltning och information**

Turistnäringen behöver nå ut med information i syfte att locka till sig besökare. Det handlar om såväl bra reseplanerare, skyltning till egen anläggning som kartor, broschyrer och digital information som visar vägen till orten, kommunen och landskapet. Syftet är att kunden ska ta sig fram säkert och hitta till resmålet på ett enkelt sätt. Det ska också vara möjligt att stanna på väg till eller från ett resmål för att ta rast eller för att få information om resmålet. Även vägvisning för upplevelse (kultur, utsikt mm.) är viktigt.

### **Kontakt med styrande organ och inflytande vid planeringen**

Turistnäringen behöver kunna kommunicera med styrande organ både lokalt, regionalt och nationellt i Sverige och internationellt för att kunna framföra åsikter samt påverka utvecklingen efter näringens behov. Detta gäller såväl infrastrukturutveckling som utveckling av bestämmelser, lagar och regler.

### **Likvärdiga och rimliga villkor**

För en sund och livskraftig turistnäring och ett gott företagande krävs likvärdiga konkurrens- och arbetsvillkor i förhållande till både omvärlden och andra näringsgrenar i Sverige. Behoven gäller såväl skattesystem, lagar och förordningar som skyltning, underhåll och investeringar i infrastruktur.

### **Kunskapsstöd**

Turistnäringen satsar på hållbarhet och på att bevara värdefulla miljöer och har därför ett intresse för dessa frågor. Kundgruppen har även lyft fram kraven på säkerhet och trygghet för sina kunder. En undersökning visar att vägar och vägtransporter är den viktigaste faktorn för kundgruppen. Snabbhet och framkomlighet är nödvändigt eftersom restiden är av stor betydelse för om en affär eller ett besök blir av eller inte.

### **Brister som behöver åtgärdas för turistnäringen**

Följande förbättringsområden har identifierats:

- Dialogen behöver förbättras mellan infrastrukturansvariga och branschen om planering, lokalisering och hur infrastrukturen ska utformas. Det handlar om hur kommunikationer, transporter och tillgänglighet ska kunna bidra till en ökad tillgänglighet till kundgruppens målpunkter och om att resvägen (inkl cykelstråk) ska vara en del av upplevelsen för närings kunder.
- Information och skyltning till företagen behöver förbättras, för att göra det lättare för kunderna att hitta fram.
- Turistnäringens satsning på ett hållbart och trafiksäkert resande behöver stödjas.

### **4.3 FUNKTION – VAD**

Den övergripande funktionen som bör säkras för turistnäringen är god tillgänglighet till frekventa resmål. Utveckling av den fysiska infrastrukturen är A och O för näringen i ett längre perspektiv. I närtid är en avancerad koordinerad transportapparat viktig som nyttjar den fysiska infrastrukturen och ger alternativa resmöjligheter och därmed ökar tillgängligheten till alla motivskapande attraktioner och aktiviteter. Detta innebär också att tillgängligheten till/från viktiga bytespunkter måste vara god. Vägar, järnvägar och bytespunkter samt ett för kunden rimligt utbud av attraktiva transportmöjligheter bör därför finnas. För kunden är frågor om tillförlitlighet, rimlig restid och turtäthet, enkelhet och prisvärdhet viktiga.

### **4.4 STRATEGI – HUR**

Turistnäringen som objekt i infrastrukturplaneringen och som deltagande aktör är en relativt ny företeelse. Behov och åtgärder har normalt kanaliserats via kommuner och regionala organ. Den här pågående processen innebär lite av ett trendbrott. Det innebär också att formerna ännu inte är optimalt utvecklade. Den expansion som näringen själv ser som möjlig kräver om den skall bli verklighet insatser och åtgärder som vi i dagsläget inte har möjlighet att identifiera och än mindre göra samhällsekonomiska bedömningar av. Strategierna är därför begränsade till dels ett kortare perspektiv dels några mer övergripande funderingar i det längre perspektivet.

Strategin i det kortare perspektivet med de förutsättningar som för närvarande går att överblicka handlar om förbättringar i befintliga transportsystem. Det är att satsa i områden där transportbehovet växer och där infrastrukturen har störst brister. Det är att i första hand visa på befintligt utbud av resor och utveckla möjligheterna att använda befintliga system, i andra hand förbättra utbudet och bytesmöjligheter och i tredje hand förbättra och effektivisera nyttjandet av kapaciteten i transportsystemet.

I ett längre perspektiv - om de möjligheter som man ser inom näringen skall gå att förverkliga - kommer mer omfattande förändringar och investeringar i flera delar av transportsystemet att behövas. Hittills har turistnäringen oftast planerat sina investeringar utifrån befintlig infrastruktur. Så görs t ex stora investeringar i fjällvärlden under kommande 10-årsperiod som med nuvarande transportmöjligheter kommer att ge kraftig ökning av biltrafiken på befintliga tillfartsvägar. Det finns emellertid en potential som idag inte går att utnyttja på grund av att transportmöjligheterna ser ut som de gör idag. Samtidigt är näringen en av de snabbast växande och bidrar redan idag i stor omfattning till både landets ekonomi och regional utveckling. För att få ett bättre underlag för att bedöma potentialen föreslår vi att man som en pilot gör en framåtblickande idéstudie på ett område. Utgångspunkt skulle vara underlag från näringen om vilka de kritiska restiderna är från möjliga avreseorter och hur många fler övernattningar/skiddagar som skulle vara möjligt att åstadkomma om den kritiska restiden gick att uppnå från de avreseorter som är möjliga att locka besökare från. Neringen bidrar också med sysselsättningseffekter och effekter på dagligvaruhandel mm samt vilka investeringar det skulle handla om. Med de kritiska restiderna som underlag får transportverken sedan ta fram vilka förändringar i transportsystemet som krävs för att göra det möjligt att nå destinationen inom den kritiska tiden. Genom att titta på transportlösningar samlat skulle det också vara möjligt att hitta långsiktigt hållbara lösningar.

Särskilt intressant under planeringsperioden är några områden:

#### *Vinterturismen*

I takt med klimatförändringarna verkar de svenska destinationerna bli alltmer attraktiva även för utländska turister. Men ett hinder är infrastrukturen som gör att restiderna inte är rimliga för längre bort boende. Här behövs både ut-

byggnad av fysisk infrastruktur och bättre service när det gäller bagage och resor inom destinationerna.

*Affärsturismen inklusive konferenser, evenemang o dyl.*

Sverige har unika möjligheter inom detta område både vad gäller förmågan att arrangera och när det gäller intressanta och inspirerande miljöer. För att få ett hållbart resande krävs emellertid en bättre samordning av olika transportslag och aktörer.

*Shopping*

Handelns utveckling och planer pekar mot en stadig ökning av detta område. Det växer både i anslutning till andra destinationer t ex vinterturistorter som Åre och i anslutning till större tätorter. Shopping är idag en aktivitet inom upplevelsefacket. Mycket av resandet är gränsöverskridande, varför det internationella perspektivet är viktigt.

*Sommardestinationer*

Flera destinationer/områden har stora tillväxtpotentialer och lockar redan idag såväl utländska som svenska gäster. Näringslivet själv arbetar alltmer på att utveckla destinationer dvs. samordna aktörer och aktiviteter inom olika områden. Det kommer att öka attraktionskraften och med bra infrastruktur och transportlösningar finns stora utvecklingsmöjligheter. Bohuslän, Halland, Öland och Gotland är några av de mest attraktiva områdena. Men den relativt orörda fjällvärlden och skogslandskapen kommer sannolikt att få ökad betydelse.

## 4.5 ÅTGÄRDER

### **Lättare att planera, boka och betala sin resa**

Möjligheterna att planera, boka och betala sin resa måste förbättras ytterligare. Idag finns en fungerande reseplanerare – Hela Resan – för nationella resor med alla trafikslag. Denna reseplanerare bör göras mer känd, bl.a. genom att tjänsten marknadsförs i turistnäringen. Möjligheterna att boka och betala förbättras för närvarande. Pris- och biljettsystemen – för både korta och långa resor – är dock fortfarande svåra att förstå. Här behövs en utveckling av gemensamma resevillkor, smarta kort, information på flera språk mm.

### **Bra bytespunkter med goda anslutningar**

För att den kollektiva resan ska fungera bra för kunden krävs attraktiva bytespunkter med god information, bemanning, bagagehantering och där det är lätt att komma vidare. Idag finns det bara tågförbindelse till en flygplats i landet, Arlanda. Dessa tågförbindelser behöver utvecklas för att medge goda anslutningar för den som ska vidare, alternativt bör bättre buss- eller andra samåkningsmöjligheter utvecklas. Till och från övriga flygplatser och resecentrum i landet behöver också utformningen och vidareanslutningen för turisterna ses över.

### **Utveckla anslutningar mot grannländernas flygplatser**

På en del håll i landet är det närmare till grannlandets flygplats än till den regionala/nationella. Genom att förbättra informationen och/eller utveckla bättre förbindelser kan en mer hållbar tillgänglighet skapas. Kastrup fungerar redan idag som den viktigaste internationella (och för vissa resor även nationella) flygplatsen för västra Skåne. Det idag O-flexibla prissystemet för broöverfarter, t ex med charterbussar, motverkar i sig ett ökat kollektivt resande med buss mellan Danmark och Sverige. Andra flygplatser som t.ex. Gardemoen (Oslo) och Trondheim skulle för vissa delar av västra Sverige kunna fungera som viktiga bytespunkter. Vissa regionala flygplatser skulle kunna fungera som viktiga ingångar för utländska turister som t.ex. Östersund för Åre. Önskemål finns också om att skapa en gemensam flygplats för Sälenfjällen och Trysil i Norge.

### **God lokaltrafik i turistorter/områden**

Det räcker inte med att utveckla goda resmöjligheter till och från viktiga turistorter/områden. Anledningen till att många väljer bilen till exv. Sälen eller Åre är för att klara de lokala resorna på plats under besöket. Många trafik huvudmän prioriterar i första hand skolskjuts och arbetspendling för lokalbefolkningen när trafikering och utbud planeras, vilket ibland leder till brister i resealternativ för turisterna. Därför behöver etableringar/lokaliseringar diskuteras och lokala resmöjligheter byggas i de orter/områden som har potential. Det kan innebära transportlösningar med lokalbuss, samåkning i taxi eller lokala ban- eller liftsystem.

### **Bättre framkomlighet och trafikutbud**

Många besöksmål ligger i de större städerna. För att kunna erbjuda en hållbar tillgänglighet för turister krävs också att järnvägen har god kapacitet, att det

finns tillräckligt med utrymme för turistbussar (körfält och parkeringar) samt att det lokala trafikutbudet är tillfredsställande, samordnat och känt. Det finns en hel del att göra för att förbättra informationen, prissystem/biljettförsäljning, sightseeing och logistiken vid stora evenemang.

Kvalitet och kapacitet på vägarna och järnvägarna till och i turistorter/ områden behöver förbättras. För att möta den tillväxt som turistnäringen har som mål så krävs också investeringar i järnvägar, vägar och bytespunkter.

En översyn av bärighetsklasser är också ett behov för många turistdestinationer då broar, lokala vägnät och anslutningsvägar idag inte är möjliga att trafikerar med turistbussar.

### **Bättre vägvisning**

Det ska vara lätt att hitta till besöksmålet och till/från viktiga bytespunkter, det gäller såväl för förare av privatbilar som för buss och taxi. GPS-navigatörer har gjort det lättare för många att hitta, men för turistnäringen är det också viktigt att skyltningen längs vägen fungerar tillfredsställande. Dagens skyltning längs väg är uppbyggd efter principer och under en tid då besöksnäringen var en mycket liten näring. De kompletterande skyltarna om turistvägar och intressanta turistmål (brun-vita skyltar) samt nya hänvisningsskyltar till järnvägsstationer/busstationer och Bed & Breakfast har dock förbättrat situationen något (Fortfarande finns dock ingen skyltning på väg från Dalarna till Stockholm, och inte heller någon skyltning från stockholmsregionen till Sälen). Tydliga symboler och information på flera språk efterfrågas.

### **Översyn av lagar och regler**

- *Nya kör- och vilotidsregler* innebär kostnadsökningar för 7-12 dagars resor eftersom extra förare och buss måste ersätta ordinarie förare och buss. Förändringen leder även till att bussförare måste tillbringa en större del av sin fritid på annan ort än hemort vilket leder till att yrkets attraktionskraft avtar. Siffror för 2007 visar att resor med en varaktighet mellan sex och åtta dagar minskade med 34 procent för den svenska bussnäringen. I och med de nya reglerna minskar även flexibiliteten för företag som erbjuder nationella turistresor med buss då möjligheten att dela dygnsvilan ändrades. Regelverket behöver därför ses över i syfte att möjliggöra attraktiva reseupplägg, både vad gäller pris och

- *Lag om paketresor och resegaranti:* När näringen vill förenkla tillgängligheten genom att exempelvis erbjuda möjligheter att boka och betala boende, evenemang och transporter via webben uppstår konflikter med nuvarande lagstiftning kring paketresor och resegaranti. En översyn av dessa regelverk bör göras för att stimulera mer attraktiva informations-, boknings och betalningsfunktioner för turister.

#### 4.6 SAMMANFATTANDE TABELL MM

Liksom för Kollektivtrafiken har ett försök gjorts att identifiera mål funktion och åtgärder. Många av de åtgärder som redovisats under kollektivtrafik under steg ett samt en del under steg 2 som förbättrade och attraktivare stationer/bytespunkter, förbättrade busshållplatser är positiva även för turistnäringen. Bland de specifika åtgärderna för långväga resor finns likaså flera som är viktiga för turistnäringen.

Att utveckla alternativ som minskar behovet att medföra bil är något som är speciellt angeläget när det gäller turistnäringen och vinterturismen sett utifrån ett miljöperspektiv. Speciellt de stora turistdestinationerna i Härjedalen och Dalarna dit man idag nästan måste ha bil om man skall ta sig dit med en normal barnfamilj.

Nedan redovisas specifika åtgärder

<b>Specifika åtgärder för turism och turistnäring</b>
<b>Funktion - vad</b>
Den övergripande funktionen som bör säkras för turistnäringen är god tillgänglighet till frekventa resmål. Detta innebär också att tillgängligheten till/från viktiga bytespunkter är god. Vägar, järnvägar och bytespunkter samt ett för kunden rimligt utbud av attraktiva transportmöjligheter bör därför finnas. För kunden är frågor om tillförlitlighet, rimlig restid och turtäthet, enkelhet, upplevelse och prisvärdhet viktigast.
<b>Strategi:</b>

<p>Strategin är att satsa i områden där transportbehovet växer och där infrastrukturen har störst brister. Strategin är också att i första hand visa på befintligt utbud av resor, i andra hand förbättra utbudet och bytesmöjligheter och i tredje hand förbättra kapaciteten i transportsystemet. Viktigt är också att säkerställa en god tillgänglighet med bra resmöjligheter på turistorten eller i turistområdet.</p>			
<p><b>Steg 1</b> Påverka transportbehovet och val av transportsätt</p>	<p><b>Steg 2</b> Effektivare utnyttjande av befintlig struktur</p>	<p><b>Steg 3</b> Begränsade ombyggnadsåtgärder</p>	<p><b>Steg 4</b> Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder</p>
<p>Stödja utvecklingen av kombinerade transportlösningar till viktiga destinationer speciellt vad gäller vinterturismen.</p>	<p>Överenskommelser mellan turistnäringen på kritiska destinationer och näringsliv längs resvägar för att undvika köbildning mm</p>	<p>Utveckla anslutningar mot grannlänernas flygplatser (t ex Gardemoen och Trondheim)</p> <p>Utveckla möjligheter att ta in utländska turister reguljärt till de större vintersportorterna.</p>	<p>I det långa perspektivet satsa på utbyggnad av Järnvägsförbindelserna till de stora fjälldestinationerna som saknar sådana, under förutsättning att långsiktig lönsam finansiering kan ordnas</p>
<p>Skapa förutsättningar som minskar behovet av bil vid vistelse på turistorterna. T ex Flyg kombinerat med bilpool eller buss;</p>	<p>God lokaltrafik i turistorter/områden Samråd med läns- och stadsarkitekter. Info till byggnadsnämnder. Tex. , lokaltrafik mellan fjällanläggningar, krav vid planeringen av fjällområden Utveckla bagagehanteringen på tåg</p>		
<p>Utveckla cykelturistleder. De skapar goda förutsättningar för miljövänlig semester .</p>	<p>Identifiera och etablera ett nationellt system för cykelskytning och för att ta med cykel på tåg eller buss</p>		<p>Investeringar behöver göras för att utveckla cykelleder. T ex Kattegattleden</p>
<p>Stödja utvecklingen av bokningssystem mm så att ”bästa” lösning på transportbehovet kan väljas före resan</p>			
<p>Utveckla vägvisning och skyltning för att underlätta val av ”bästa väg ” till destinationen.</p>	<p>Utveckla användningen av GIS/GPS för att göra det lättare att hitta till sevärdheter evenemang</p>		



55(56)

Datum: 2008-09-29

Beteckning:

SA10A 2008:1854

LS 2008-0511

F08-853/SA10

0403-08-01239

Ert datum: 2008-01-17

Er beteckning: N2008/243/IR

	mm. Skapa förutsättningar för bredare rapportering, från (evenemang, festivaler).		
--	--	--	--

Följande personer har deltagit i projektets arbetsgrupper:

### Kollektivtrafik och långväga resor

Christina Bergström	Svensk Kollektivtrafik	Ordförande
Roland Palmqvist	Banverket	Gruppledare, Banverket
Einar Tufvesson	Vägverket	Gruppledare, Vägverket

Thomas Ahlberg	Branschföreningen Tågoperatörerna
Mats Améen	Skånetrafiken
Bosse Andersson	Rikstrafiken
Stefan Ekman	Västtrafik
Christina Eng	SIKA
Ruth Ericsson	Länstrafiken i Jämtlands län
Andreas Fernholm	Vägverket
Anna Grönlund	Bussbranschens Riksförbund
Göran Hallén	Bussbranschens Riksförbund
Kurt Hultgren	Resenårsforum
Margareta Husfeldt	Vägverket
Karin Nilsson	Banverket
Björn Olsson	SIKA
Joakim Palmkvist	Swebus Express
Peeter Puusepp	Svenskt Flyg
Bengt Rydhed	Banverket
Helena Sundberg	SL
Sune Wahlén	Branschföreningen Tågoperatörerna
Gunilla Wikström	SIKA

### Turism och turistnäringen

Dennis Bederoff	NUTEK
Jan Lundin	Rese- och turistnäringen i Sverige, RTS
Peter Terpstra	NUTEK
Einar Tufvesson	Vägverket
Björn Wahlund	Rese- och turistnäringen i Sverige, RTS
Tommie Vesterlund	Bussbranschens Riksförbund
Björn Winstrand	Vägverket