

SÅ KAN VI FÖRDUBBLA KOLLEKTIVTRAFIKEN TILLSAMMANS

Ett underlag för diskussion mellan kollektivtrafikbranschen och regeringen den 15 maj 2008.

Vårt gemensamma uppdrag

Vid årsskiftet 2007/2008 överlämnades regeringsuppdraget "Koll Framåt", ett åtgärdsinriktat handlingsprogram för kollektivtrafiken med målet "en kraftfull ökning av kollektivtrafikens marknadsandel".

Den 23 januari presenterade en enad kollektivtrafikbransch sin ambition att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel för Näringsdepartementet.

Branschen är beredd att ta sin del av ansvaret för att detta mål nås om staten skapar de nödvändiga förutsättningarna för att göra detta möjligt.

Det följande förslaget till gemensam handlingsplan med regeringen har utarbetats under våren av Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting och utgör underlag för överläggningar mellan branschen och regeringen den 15 maj.

Vårt gemensamma uppdrag är att i dialog mellan branschen och regeringen komma fram till konkreta åtgärder som gör det möjligt för branschen att ta nästa utvecklingssteg.

Nuläge

Kollektivtrafiken har utretts i många omgångar genom årens lopp, nu senast inom ramen för Koll Framåt som beskriver vad som hänt tidigare, var vi står idag och utvecklingspotentialen framåt. Det behövs inga fler utredningar, det är dags att gå från ord till handling.

Detta är vårt utgångsläge:

Ett strategiskt verktyg för att klara miljön och sysselsättningen

Tidpunkten för att ta kollektivtrafiken till "nästa utvecklingsnivå" kan inte vara bättre vald.

En fördubbling av kollektivtrafiken bidrar till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet.

Kollektivtrafiken ses redan idag som ett strategiskt verktyg för att rädda miljön, inte minst när det gäller växthuseffekten. Alla andra branscher i Sverige har lyckats minska utsläppen av växthusgaser men inte transportsektorn. Det är energieffektivt att resa kollektivt. Beräkningar visar att en fördubbling av kollektivtrafikresandet skulle innebära en minskning av koldioxidutsläppen från persontrafiken med ca 23 %. Det innebär en samhällsekonomisk vinst på drygt fyra miljarder SEK.



Kollektivtrafiken har alla möjligheter att bli ett strategiskt verktyg också för att bidra till att nå sysselsättningsmålen i samhället. Det beror framför allt på att kollektivtrafiken skapar förutsättningar för tillväxt och regional utveckling.

Dessutom är inte mindre än ca 66 000 personer direkt sysselsatta i kollektivtrafikbranschen. En fördubbling av kollektivtrafiken innebär självfallet att antalet sysselsatta ökar kraftigt, även med hänsyn till en kraftig effektivisering inom branschen.

Utvecklingen har vänt åt rätt håll

Det finns redan en kraft igång i branschen där man satsar medvetet på lösningar som är värdeskapande för resenärerna. Under senare tid har det genomförts flera projekt som visar att det går att snabbt öka resandet och kvaliteten med relativt enkla medel. Ökningar på 20 % är inte ovanliga.

Det här har skapat ett positivt stämningsslag i branschen. Trenden är klart positiv trots ett högt kostnadsläge i branschen med små marginaler. Det finns en stark tro på en positiv utveckling för första gången på mycket länge.

Tydliga stuprörsstrukturer hämmar utvecklingen

Samtidigt finns det problem. Branschen är starkt fragmentiserad och sitter fast i gamla strukturer och roller. Verksamheten är fortfarande i hög grad mer produktionsorienterad än marknadsorienterad.

Det finns alltså en stor outnyttjad potential när det gäller att frigöra resurser med hjälp av gränslös samverkan mellan olika aktörer som geografiskt för att tillgodose resenärernas behov av effektiva helhetslösningar. Potentialen bör vara av samma storleksordning som andra tjänstebranscher utifrån de olika utredningar som gjorts och som visar på en potential på 20-40%. En försiktig bedömning är alltså att potentialen för effektiviseringar inom kollektivtrafiken ligger på minst 20 % av kollektivtrafikens totala omsättning, dvs minst 10 miljarder SEK.

En grundläggande orsak är att vi i samhället inte hanterar kollektivtrafiken på ett sätt som driver utvecklingen mot ett ökat resande. Nuvarande affärsmodell styr helt enkelt inte mot kundorientering och affärsmässigt agerande.

Tvärtom verkar den nuvarande affärsmodellen hämmande på utvecklingen eftersom ett ökat kollektivt resande med automatik medför ökade kostnader i trafiken. Med nuvarande syn på kollektivtrafiken utlöser detta krav på besparingar och behov av ökad underskottstäckning och man hamnar lätt i en negativ spiral.

Samhällsplaneringen prioriterar inte kollektivtrafiken tillräckligt

Det finns också sedan lång tid stora brister när det gäller investeringar, drift och underhåll av infrastrukturen som skapar framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Detta gäller särskilt i storstadsområdena samt i pendlingsstråk.

Vidare finns brister i de grundläggande förutsättningarna för samhällsplaneringen och i viss mån även i tillämpningen av regelverket. Verkningsfulla styrmedel och incitament för att påverka lokalisering som styr mot transportsnål planering saknas. Att privatbilismen under lång tid använts som utgångspunkt för planeringen präglar också attityderna hos dem som är inblandade.



Vår gemensamma vision

Branschen har enats om en gemensam vision, en ledstjärna som ska inspirera och entusiasmera i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Visionen är att:

Många fler människor ska uppleva kollektivtrafiken som värdeskapande genom att den

- *underlättar det dagliga livet,*
- *ökar tillgängligheten till arbetsmarknad och utbildning,*
- *bidrar till en bättre miljö*

Den här visionen innebär mer konkret:

Många människor har kollektivtrafiken som förstahandsval för både jobbpendling och nöjesresor. Den erbjuder lugn och ro i en bekväm och säker miljö med goda möjligheter till avkoppling och arbete. Kunskapen om vad kollektivtrafiken erbjuder är hög. Medvetenheten om klimathotet gör också att många väljer att minska sitt bilresande.

Kollektivtrafiken lockar därför att den gör det dagliga livet lättare att leva. Att resa kollektivt är prisvärt och bekvämt. Man kommer fram snabbt och alltid i tid. Det är enkelt att planera sin resa hela vägen, att boka biljett och betala. Alla aktörer samarbetar med fokus på service och tjänster som tillför värde för resenärerna. Att tåget, bussen eller taxin passerar geografiska gränser är inget som man lägger märke till.

Kollektivtrafiken har en hög tillgänglighet och framkomlighet. Flaskhalsar och köer är borta. Generösa parkeringsmöjligheter i utkanten av de större städerna har minskat bilresandet rejält. Bytespunkterna är mötesplatser med tillgång till olika slags service och möjligheter till upplevelser.

En ny generations fordon tillgodoser resenärernas behov av bekvämlighet och service. I de riktigt starka stråken tänker man "tåg på väg" med längre bussar och färre uppehåll. På landsbygden fungerar samordningen av kollektivtrafiken väl och det finns kompletterande service med hjälp av anropsstyrd trafik. Ändamålsenliga fordon tillgodoser behoven på ett helt nytt sätt.

Valfrihet och mångfald är en realitet. Man väljer de trafiklösningar som bäst tillgodoser de egna behoven. Medarbetarna är fokuserade på att överträffa resenärernas förväntningar. De är stolta och känner mening och glädje i att arbeta i ett utpräglat serviceyrke. Det är en framtidsbransch som präglas av hopp och framtidstro.



En gemensam värdegrund

När vi tillsammans arbetar för att utveckla kollektivtrafiken tar vi också avstamp i en gemensam värdegrund. Den bygger på att alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem man är till för och att få vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Det innebär att alla

- är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov
- har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande helhetslösningar
- är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.

Det är viktigt att ha denna värdegrund som utgångspunkt när branschen och regeringen nu ska arbeta tillsammans för att förverkliga målet om en fördubbling av kollektivtrafiken.

Vi måste ha förtroende för varandra och kunna lita på att det vi kommer överens om också förverkligas. Detta är strategiskt viktigt också med hänsyn till det förankringsarbete som måste ske på bägge sidor för att vi ska lyckas.

Vår spelplan

Våra överläggningar syftar till att komma överens om vad branschen respektive regeringen ska göra och vad vi ska göra gemensamt för att målet om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska nås på vägen mot visionen.

Hur avgränsar vi då spelplanen för det vi ska göra?

I begreppet kollektivtrafik räknar vi in all kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och båt samt anslutningstrafiken till flyget. Såväl offentligt finansierad som kommersiellt bedriven trafik ingår. Vi väljer också att tala om resenärer och menar då både befintliga och potentiella resenärer.

I branschens åtagande ligger att engagera och entusiasmera alla involverade aktörer att samverka för att utveckla "nästa generations kollektivtrafik" med utgångspunkt från kundbehoven. Det innebär fokus på värdeskapande, valfrihet, mångfald, samverkan, konkurrens och affärsmässighet.

I det statliga åtagandet ligger att skapa förutsättningar för en sådan utveckling. Det handlar om att genomföra tillräckligt kraftfulla satsningar på infrastrukturen och att genomföra nödvändiga förändringar i beskattning, lagstiftning och andra regelverk.

Det handlar inte bara om åtgärder som påverkar kollektivtrafikens utveckling utan också om åtgärder som påverkar den privata biltrafiken.

Det gemensamma åtagandet som branschen och staten har är att säkerställa att de åtgärder som vidtas från respektive håll förstärker varandra.

I det gemensamma åtagandet ingår också att verka för att det fortsatta samhällsbyggandet sker på ett sådant sätt att det bidrar till att öka kollektivtrafiken. Kommunerna har ansvaret för samhällsplaneringen men ansvaret för lagstiftning och andra styrmedel för att förverkliga planerna ligger hos staten.



Gemensamma mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Detta övergripande mål är förtydligat i sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

Dessa mål har varit naturliga utgångspunkter för målet att fördubbla kollektivtrafiken.

Mål för marknadsandel och resandeökning

Målet är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Det är ett inriktningsmål. När målet kan nås beror på vad branschen gör, vad samhället gör och på vad vi kan åstadkomma gemensamt för att utveckla kollektivtrafiken. Men det beror också på åtgärder som direkt påverkar biltrafikens utveckling.

Vilka mål är realistiska att uppnå på väg mot en fördubblad marknadsandel? Vi fokuserar då på ökning av kollektivtrafikresandet mätt i personkilometer.

1. I det korta perspektivet 2010 bör det vara möjligt att uppnå en resandeökning på i genomsnitt i storleksordningen 20 % jämfört med 2006.

Bakgrunden är gjorda erfarenheter under den senaste tiden. De visar att det som framför allt ökar kollektivtrafikresandet är en bättre anpassning av trafiken till resenärernas behov och att människors kunskap ökar om kollektivtrafikens produktfördelar. Det är åtgärder som inte kräver några stora investeringar. Istället handlar det om att effektivisera trafiken inom ramen för tillgängliga resurser.

2. För att uppnå ytterligare ett nivålyft krävs att kollektivtrafiken blir så attraktiv att ännu fler bilister väljer att minska sitt bilresande och börjar åka mer kollektivt. Det förutsätter att det blir ekonomiskt mer fördelaktigt att åka kollektivt. Vi har tills vidare räknat med att resandet kan öka med 40 % till 2015 jämfört med 2006.
3. I storstadsregionerna finns det långtgående planer på att fördubbla kollektivtrafikresandet fram till 2020. I några fall bedöms det möjligt att fördubbla resandet ännu snabbare. Mot den här bakgrunden så utgår vi från att det kommer att vara möjligt att fördubbla det totala kollektivtrafikresandet i landet mellan 2006 och 2020.



Mål för kundorientering

Resenärerna upplever att kollektivtrafiken tillgodoser de egna behoven och utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till den egna bilen samtidigt som de upplever att de bidrar till en god miljö genom att åka mer kollektivt.

Effektivitetsmål

Effektiva gränsöverskridande lösningar mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser, skapar värde för resenärerna.

Mål för utveckling och förnyelse

Sverige upplevs som ett föredöme när det gäller att använda kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att nå de transportpolitiska målen.

Ekonomimål

Ökad effektivitet i branschen frigör resurser som gör det möjligt att utveckla kvalitet och utbud i kollektivtrafiken.

Uppföljning av målen

Dessa mål gäller på riksnivå, de behöver brytas ner till mål på lokal och regional nivå som utgångspunkt för konkreta åtgärder. Detta med hänsyn till att förutsättningarna skiljer sig kraftigt åt mellan olika delar av landet.

Branschen kommer att ta reda på vilka behov olika grupper av resenärer har för att resa mer kollektivt. Inte minst viktigt är det att analysera vilka krav som bilisterna ställer på kollektivtrafiken för att minska sitt bilresande. Detta kommer att genomföras med hjälp av tillägsfrågor i Kollektivtrafikbarometern samt genom särskilda fokusgrupper och resenärspaneler. Den branschgemensamma marknadsundersökningen ska vara klar hösten 2008.

Uppföljning av målen kommer att ske med hjälp av enkäter och intervjuer med resenärer och bilister. Nya måtetal kommer att tas fram av branschen. Former för hållbarhetsredovisning kommer att tas fram. Uppföljning av resandeutveckling för kollektivtrafiken och marknadsandel kommer i ett första steg att ske genom en genomlysning av vilket befintligt material som finns, bl.a. hos SIKA och Kollektivtrafikbarometern. Därefter kommer en nollmätning att genomföras september 2008 och säkerställa mätmetod för löpande uppföljning.



HANDLINGSPROGRAMMET

1. Branschsatsning

Piloter som visar vägen

Syftet är att skapa ett ökat utvecklingstryck i branschen genom att lyfta upp många goda exempel på att det snabbt går att öka kollektivtrafikresandet med hjälp av ökat kundfokus i samverkan mellan trafikhuvudmän, trafikföretag och andra aktörer.

Målet med piloterna är att skapa trovärdighet kring målet att öka resandet på riksnivå med i genomsnitt 20 % till 2010. Förhoppningen är att de goda exemplen snabbt ska följas av fler.

En rad utvecklingsprojekt och försöksverksamheter pågår eller planeras, lokalt, regionalt och på rikspanet. Samtliga aktörer i branschen kommer att inbjudas att delta i denna satsning för att få möjlighet att visa upp vad man snabbt kan åstadkomma när det gäller kundorientering och samverkanslösningar.

I bilaga 1 redovisas exempel på pilotprojekt som är under diskussion. Förhoppningen är att fler ska tillkomma när satsningen blir känd.

För att bl.a. underlätta det fortsatta utvecklingsarbetet med piloterna kommer branschen att ta fram ett förslag till avtalsform som stimulerar till ökad affärsmässighet i rollspelet mellan beställare och utförare. Detta arbete ska vara genomfört under hösten 2008.

Grundförutsättningen är att de kommande satsningarna ska kunna genomföras inom ramen för tillgängliga resurser samt att frigöra resurser för att göra ännu mer för resenärerna. I den mån det krävs extern finansiering förutsätts detta ske med hjälp av särskilda medel från i första hand Vägverket och Banverket.

En särskild tävling kommer att utlysas där de mest framgångsrika piloterna utses. Resultatet kommer att redovisas på ett särskilt "Samverkansforum" som branschen och Näringsdepartementet föreslår arrangera tillsammans hösten 2009. Tidpunkten är vald med hänsyn till att Sverige 2009 har ordförandeskapet i EU samtidigt som förhoppningsvis ett nytt Kyotoavtal ska kunna träffas i Köpenhamn under hösten 2009.

Miljöansvar

Syftet är också att visa på förbättringar när det gäller kollektivtrafikens bidrag till hållbar utveckling. SLTF har tagit fram ett miljöprogram som innebär följande mål avseende upphandlad trafik:

- Kollektivtrafiken med buss och icke eldrivna tåg ska utföras så att fossila bränslen är avvecklade till minst 40 % år 2012 och 90 % år 2020.
- Medelutsläppen av partiklar från busstransporter ska år 2010 ha minskat med 85 % jämfört med år 2000. Medelutsläppen av kväveoxider från busstransporter ska år 2010 ha minskat med 60 % jämfört med år 2000.



Idag har tre trafik huvudmän undertecknat miljöprogrammets avsiktsförklaring, fler är på gång. Målet är att alla trafik huvudmän ska ha antagit SLTF:s miljöprogram 2009 och att programmet då också ska innefatta taxi.

Kunskapslyftet

Syftet är att öka kunskapen hos beslutsfattare och hos branschens aktörer om vad som krävs för att gå från en produktionskultur till en servicekultur och varför detta är nödvändigt för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Målet är att åstadkomma den nödvändiga kulturförändringen i branschen och öka insikten, engagemanget och viljan att snabbt ta kollektivtrafiken till "nästa utvecklingsnivå". Det handlar om att öka kunskapen om kundorientering, kvalitetsutveckling m.m.

Branschen kommer att genomföra kraftfulla och löpande utbildningsinsatser under de kommande åren för att öka kunskapen samt sälja in och förankra de nya idéerna.

Kraftfull marknadsföring

Syftet är att lyfta fram det kommande utvecklingsarbetet i en omfattande rikskampanj som också stöttar regionala och lokala kampanjer.

Målet är att stärka kollektivtrafikens image, att få fler och mer lojala resenärer. Detta förutsätter att vi definierar och steg för steg bygger varumärket svensk kollektivtrafik.

Kampanjen på riksnivå planeras och genomförs av branschen. Den kommer att samordnas med lokala och regionala kampanjer och genomföras fram till 2010 med start i höst.

2. Enklare system för information, bokning och betalning

Det finns redan idag en nationell reseplanerare med alla trafikslag representerade. Det finns likaså redan idag bokningssystem där allt utbud inom kollektivtrafiken går att nå för kunden. Bägge delarna kan däremot utvecklas betydligt. Det är ett arbete som pågår inom Samtrafiken i Sverige AB och som stöttas av branschen på olika sätt.

Branschen planerar för följande utveckling inom de två utvecklingsområdena.

En reseplanerare för alla

Syftet är att utveckla den befintliga nationella reseplaneraren så att resenären kan få all nödvändig kringinformation som beslutsunderlag inför och under resan.

Målet är att göra det enkelt för resenären att välja mellan olika transportalternativ och trafikföretag.

Den utvecklade reseplaneraren kommer att inkludera kundanpassad realtidsbevakning, information till funktionshindrade och information om olika färdmedels klimatbelastning.

För att upprätthålla kundrelationer och konkurrens mellan aktörer måste den neutrala informationen vara tillgänglig för alla parter. Konceptet bygger därför på



att alla operatörer använder sig av en gemensam form för lagerhållning av information.

Reseplaneraren i ny tappning med de nya funktionaliteterna på plats kommer att marknadsföras med start under andra kvartalet 2009. Redan under fjärde kvartalet 2008 kommer expressbussarnas utbud att säljas parallellt med tågen i säljkanalerna även på linjer där de konkurrerar.

Ett konkurrensneutralt bokningssystem

Syftet är att alla som vill sälja kollektivtrafik skall komma åt det samlade utbudet av tjänster.

Målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att boka och köpa sin resa oavsett vem som är försäljaren och vilka trafikslag det handlar om.

Detta kräver att försäljande part lätt kommer åt all information från alla trafikföretags lagerhållning. Konceptet bygger på att alla operatörer och försäljare använder sig av ett gemensamt gränssnitt. För att upprätthålla konkurrens i försäljningsledet måste emellertid aktörerna också tillhandahålla egna bokningssystem.

En specifikation av det nya gränssnittet skall presenteras andra kvartalet 2009.

Redan under 2008 kommer det finnas möjlighet för resenärerna att boka och köpa biljett sk förköpt enkelbiljett för alla olika trafikslag såväl enskilt som i vilken kombination som helst. En vidareutveckling av förköpt enkelbiljett kommer att användas för att tillgodose behoven inom Öresundstågsarbetet med bibehållen nationell informations- och biljettsamverkan.

Ett samordnat och enkelt betalsystem

Syftet är att införa ett samordnat betalsystem som ska göra det enkelt för resenärerna att resa med kollektivtrafiken inom och mellan olika län. Resan ska kunna betalas med ett och samma betalsystem oavsett med vilket trafikföretag man reser och oavsett vilken trafik huvudman eller operatör som är ansvarig för trafiken.

Bakgrunden är att stort sett alla trafik huvudmän i Sverige har upphandlat ett betalsystem som är baserat på en gemensam teknisk standard för smarta kontaktlösa kort. Implementeringen av betalsystemen är i full gång men trafik huvudmännen och operatörerna har kommit olika långt.

Målet är att vi i Sverige ska ha ett samordnat betalsystem för att kunna köpa enkelresor runt om i landet men också gemensamma produkter som tagits fram genom samarbete mellan två eller flera trafik huvudmän eller operatörer. Vid behov ska man också kunna ha månadskort från olika aktörer på ett och samma kort.

Genomförande kommer att ske stegvis där första steget är att kunna ladda pengar på sitt kort under 2009. Gemensamma produkter på varandras resekort kommer införas under 2010-2012.

De nya lösningarna utvecklas av SLTF/Resekortet i Sverige AB som ägs av SLTF, SL, Skånetrafiken, Västtrafik, Östgötatrafiken, BIMS KB (trafik huvudmän m.fl. i Mellansverige) och SJ.



I avvaktan på ett samordnat betalsystem finns det idéer om att införa ett Sverigekort för att göra det mer attraktivt att åka kollektivt i hela landet för dem som redan har periodkort i hemkommunen eller regionalt. I dag kräver resande utanför dessa zoner att man löser kontantbiljett. Det innebär en prismässig tröskel som bidrar till att människor som reser kollektivt hemma väljer att åka bil när man reser längre sträckor över geografiska gränser.

Ett Sverigekort skulle om det införs innebära att nuvarande försöksverksamhet i Uppsala-, Stockholmsområdet samt Mälardalen utvidgas till att gälla hela landet. Det handlar om en prisöverenskommelse mellan trafikhuvudmännen. För resenärerna skulle det t.ex. innebära att man inte behöver sätta sig in i hur lokala biljettsystem fungerar.

Ett Sverigekortet skulle kunna införas på olika sätt och i olika varianter vilket behöver analyseras ytterligare innan man kan bedöma realismen i förslaget. Detsamma gäller de ekonomiska konsekvenserna vad gäller kostnads- och intäktsfördelning mellan olika trafikhuvudmän.

3. En ny affärsmodell som skapar rätt förutsättningar

Förutsättningen för att kunna nå målet om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken på sikt är en affärsmodell i branschen som skapar de grundläggande förutsättningar som är nödvändiga för att nå målet och visionen.

Trafikhuvudmännen styrs idag genom mål från ägarna kommuner och landsting. Trafikhuvudmännen styr i sin tur operatörerna genom avtal. Dessa avtal behöver utvecklas i riktning mot mer incitament för operatörerna att satsa offensivt och att arbeta affärsmässigt för att dra till sig fler kunder. På det sättet skapas förutsättningar för att göra kollektivtrafiken tillräckligt attraktiv för att locka fler resenärer och få människor att minska sitt bilresande.

Här ligger samtidigt kollektivtrafikens stora dilemma och utmaning eftersom en fördubbling av kollektivtrafiken med automatik innebär att samhällets direkta kostnader för att driva trafiken kommer att öka även om en större andel än idag kommer att drivas på kommersiella grunder utan underskottstäckning.

För att motivera ökade ekonomiska satsningar på kollektivtrafiken åren framöver är det viktigt att fokusera på de andra samhällsvinster som uppstår när trafiken expanderar förutom att branschen blir bättre på att svara upp mot resenärernas krav vad gäller tillgänglighet, service mm. Det handlar framför allt om att öka insikten om kollektivtrafikens betydelse som ett strategiskt verktyg för att uppnå de övergripande samhällsmålen beträffande miljö och sysselsättning. Om detta får genomslag och vinner acceptans hos medborgarna kommer det att bli lättare att finna bra finansieringsformer.

Den nya affärsmodellen bör mot denna bakgrund vila på följande hörnstenar vilka utgör utgångspunkt för fortsatta diskussioner:

- Den gemensamma visionen och värdegrunden
- En tydlig målstyrning från statens, regionernas, kommunernas och landstingens sida inklusive mål för miljö och sysselsättning.



- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Ökade förutsättningar för att utveckla den trafik som bedrivs på kommersiella grunder.
- Utvecklade former för beställning av trafik som inte kan bedrivas på företagsekonomiska grunder.
- Ökad affärsmässig frihet för trafikföretagen att kundorientera verksamheten och skapa värde för resenärerna.
- Utvecklade former för samverkan mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser inom ramen för större arbetsmarknadsregioner.
- En offentlig finansieringsmodell som stimulerar till ökat resande och ökad effektivitet inom kollektivtrafiken.
- En modern lagstiftning som skapar förutsättningar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.
- Utvecklade modeller för uppföljning av kollektivtrafikens leverans kvalitet utifrån ett resenärs- och hållbarhetsperspektiv.

Den nya affärsmodellen kommer att vidareutvecklas av branschen som underlag för den kommande översynen av lagstiftningen inom kollektivtrafikens område. Benchmarking av internationella erfarenheter kommer att vara en viktig del av detta arbete.

Ett förslag från branschens sida ska föreligga före årsskiftet 2008/2009.

4. Kraftfulla infrastruktursatsningar med kollektivtrafikprofil

Syftet är att öka framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Målet är att den kommande infrastrukturpropositionen för perioden 2010 -2020 ska ha en tydlig kollektivtrafikprofil och innehålla satsningar på en sådan nivå att det skapar förutsättningar för att snabbt råda bot på dagens framkomlighets- och kapacitetsproblem och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt.

Det förutsätter att satsningarna sker där de har störst effekt. På vägsidan handlar det främst om investeringar i framkomlighets- och prioriteringsåtgärder i trafikstarka pendlingsstråk och i medelstora och större städer.

På järnvägssidan krävs betydande satsningar på investeringar i spårkapacitet för att minska problemen för persontrafiken i framförallt de tre storstadsområdena och åtgärder på linjerna mellan Stockholm – Göteborg, Stockholm - Malmö och Stockholm – Sundsvall. Det krävs också särskilda investeringar för att möjliggöra konkurrens mellan flera aktörer på vissa sträckor. Detta inte minst mot bakgrund av EU:s beslut om avreglering av den internationella persontrafiken på järnväg 2010 och regeringens ambition att avreglera persontrafiken i Sverige.

Det är angeläget att påbörja investeringar i särskilda höghastighetssträckor så snart som möjligt för att möjliggöra att det senast 2015 kan genomföras trafik



med höghastighetståg i hastigheter på minst 320 km i timmen. En sådan investering skulle ha positiva effekter på övrig persontrafik och för godstrafiken.

De kommande satsningarna på väg- och järnvägssidan måste genomföras utifrån en helhetssyn på infrastrukturen så att resenärerna kan erbjudas integrerade trafiklösningar oberoende av trafikslag, kommungränser etc. Det är också angeläget att prioritera satsningar för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade.

En annan hörnsten i infrastrukturplaneringen är att det satsas tillräckligt med resurser på drift och underhåll. Detta är en grundförutsättning för att branschen ska klara kvalitetskraven i kollektivtrafiken.

- Branschen föreslår en högre nivå för investeringar, drift och underhåll än **Vägverkets** högsta nivå i enlighet med verkets inriktningsunderlag till regeringen.

Det beror på att branschen föreslår utökade resurser för riktade mindre och medelstora objekt som stimulerar kollektivtrafikens utveckling. Det gäller exempelvis separerade kollektivtrafikkörfält, signalprioritering, m.m. Förslaget innebär en minsta nivå på 1,5 miljarder SEK per år.

Även Vägverket anser att investeringsbehoven för riktade mindre åtgärder för t.ex. kollektivtrafik är betydligt större än vad som finns ryms i Vägverkets högsta nivå-alternativ. Behovet av denna typ av åtgärder bekräftas av olika kundundersökningar som Vägverket genomfört.

Den här typen av investeringar är dessutom ofta samhällsekonomiskt lönsamma. Branschen understryker därför vikten av att dessa medel inte tillåts användas för andra ändamål.

- Branschen föreslår en högre nivå än **Banverkets** högsta nivå för investeringar, drift och underhåll som presenteras i verkets inriktningsunderlag till regeringen.

Branschen vill att Banverket får ökade möjligheter att ta igen tidigare försummelser och skapa en infrastruktur med hög tillgänglighet. Det är nödvändigt att i närtid genomföra smärre kapacitetshöjande investeringar inom befintlig infrastruktur och att bygga bort flaskhalsar. Järnvägen måste få möjligheter att ligga i framkant på den tekniska utvecklingen och därigenom skapa förutsättningar för nya attraktiva person- och godstransporter.

En investeringsnivå på 170 miljarder SEK och drift och underhåll på 80 miljarder SEK på 10 år behövs för att nå målet om en fördubbling av kollektivtrafiken och öka godstransporterna med 50 %. I investeringsramen ingår en satsning på höghastighetsbanor.

- Branschen föreslår utökade resurser för riktade mindre och medelstora objekt som stimulerar den spårbundna kollektivtrafikens utveckling. Det gäller exempelvis förlängning av perronger, förbigångsspår samt smärre kapacitetsstärkande åtgärder mm. Förslaget innebär en minsta nivå på 1,7 miljarder SEK per år.



- Branschen har kommit överens med Vägverket och Banverket om att **se över formerna för hanteringen av riktade mindre och medelstora objekt**. Ambitionen är att förenkla systemet för planering och prioritering av insatser som är viktiga för kollektivtrafikens utveckling. Det är viktigt att systemet blir mer flexibelt och bättre anpassat till lokala och regionala förhållanden. Det handlar om att utveckla samarbetet och delaktigheten mellan alla involverade intressenter.
- Det nuvarande systemet med ett **särskilt statsbidrag för kollektivtrafiken** föreslås ses över i dialog mellan branschen, Banverket, Vägverket och regeringen. Ambitionen bör vara en tillräckligt hög nivå på bidraget med hjälp av bredare samfinansieringslösningar och en inriktning som bygger på effektiva transportlösningar från dörr till dörr och en tydlig koppling till de transportpolitiska målen. Statsbidraget är en del av en samfinansieringslösning och föreslås därför byta namn till "Samfinansiering av kollektivtrafiken".
- Branschen föreslår härutöver **en statlig kollektivtrafikmiljard** under 2009-2010 för att komma igång med samfinansierade "Särskilda framtidssatsningar" i enlighet med vad som föreslås i avsnitt 6. Det bör understrykas att dessa medel således ligger utöver de angivna ramarna för investering, drift och underhåll för perioden 2010-2020.

Åtgärd	Vägverkets förslag högsta nivå	Banverkets förslag högsta nivå	Branschens förslag
Vägar Investeringar och underhåll	236,7 miljarder SEK varav 110 miljarder SEK för investeringar under 2010-2020	Inget förslag	236,7 miljarder SEK varav 110 SEK miljarder för investeringar under 2010-2020
Varav mindre objekt	1,1-1,5 miljarder SEK per år, dvs. 11-15 miljarder SEK	Inget förslag	1,5 miljarder SEK per år, dvs. 15 miljarder SEK
Järnvägar Investeringar och underhåll	Inget förslag	136,5 miljarder SEK för investeringar och 76 miljarder SEK för drift och underhåll samt 11,75 för upprustning av lågtrafikerade banor under 2010-2020	170 miljarder SEK för investeringar och 80 miljarder SEK för drift och underhåll (inkl. upprustning av lågtrafikerade banor) under 2010-2020
Varav mindre objekt	Inget förslag	Ca 1,2 miljarder SEK per år, dvs 12 miljarder SEK	1,7 miljarder SEK per år, dvs. 17 miljarder SEK.
Särskilda framtidssatsningar inom kollektivtrafiken	Inget förslag	Inget förslag	Inledningsvis 1 miljard SEK under 2009-2010



5. Attraktiva bytespunkter

Syftet är att utveckla järnvägsstationer och terminaler till så attraktiva bytespunkter att de bidrar till ett ökat resande.

Målet är att bytespunkterna tillför värde på olika sätt för resenären i samband med resan. Satsningarna på att utveckla bytespunkterna kommer dessutom att öka värdet på fastigheterna och därmed tillföra ökat värde till fastighetsägarna.

För att nå dit och hitta de kreativa lösningarna krävs ett engagemang från alla intressenter. Det handlar om trafikhuvudmän, operatörer, kommuner, mark- och stationsägare mfl intressenter.

Det krävs också piloter som visar vägen. Det kan vara både strategiskt belägna bytespunkter och stråk. En genomförandeplan kring ett tiotal pilotprojekt i olika typer av stationer med avseende på storlek och ägandeförhållanden kommer att diskuteras med Jernhusen och andra fastighetsägare.

Branschen tar på sig ansvaret för att tillsammans med mark- och stationsägarna, kundanpassa verksamheten utifrån resenärernas krav.

På järnvägssidan förutsätter detta att Jernhusen AB och respektive fastighetsägare ges ett funktionsansvar i linje med EG:s förordning om införande av "station manager". Jernhusen som äger majoriteten av stationerna förutsätts i sin tur lägga ut detta ansvar på det helägda dotterbolaget SRAB som också för branschen deklarerat sitt intresse för en sådan lösning. De övriga fastighetsägarna kan då antingen beställa tjänster av SRAB eller av andra tjänsteleverantörer.

Branschen avser att tillsammans med Jernhusen definiera vilka tjänster lokalt och regionalt som ska utföras av SRAB. Ett första steg har tagits genom att branschen redan idag ersätter SRAB för drift och löpande underhåll enligt en färdmedelsneutral modell.

Frågan om finansiering av investeringar i stationsbyggnader är statens ansvar.

6. Särskilda framtidssatsningar gör Sverige till ett föredöme

Syftet är att lyfta fram och genomföra ett urval av större kollektivtrafikprojekt som är av den digniteten att de bidrar till att Sverige upplevs som ett föredöme internationellt när det gäller hur kollektivtrafiken kan utvecklas ur ett helhetsperspektiv på resenärernas behov och bidra till hållbar utveckling.

Målet är att projekten ska driva utvecklingen i riktning mot fördubblingsmålet och visionen. De ska ligga i framkant på utvecklingen i världen och utgöra grund för export av svensk kollektivtrafik. Det innebär att projekten måste bygga på de allra senaste rönen och erfarenheterna när det gäller kundorientering, gränsöverskridande samverkanslösningar och ny teknik.

Det handlar om nästa generations effektiva och klimatneutrala transportsystem, ett transportsystem som sätter individen i centrum. För att göra detta möjligt krävs en nära samverkan mellan transportnätets huvudmän, operatörer och näringsliv.



Några projekt bör förberedas och planeras under 2008-2009 så att beslut om genomförande kan fattas under 2010. Genomförandet bör avse perioden 2010-2020.

Några områden är särskilt intressanta. För att utveckla energieffektiva transportsystem krävs en tillämpad teknisk forskning på allt från nya bränslen och bränsleeffektivitet till luftmotstånd, friktion, buller och materialval. Sverige skulle också kunna stå som förebild när det gäller att utnyttja nästa generations mobiltelefoni för att utveckla kollektivtrafiken. Det samma gäller transporteffektiv samhällsplanering.

Branschen är överens med Vägverket och Banverket om att diskutera lämpliga projekt. Erfarenheter från andra länder och internationell testverksamhet av olika slag kommer att ha stor betydelse när man identifierar lämpliga projekt. Här kommer dialogen med branschens aktörer i Europa utökas och fördjupas.

För att kunna genomföra den här typen av strategiska framtidsprojekt krävs att staten under en period avsätter särskilda medel för investeringar i infrastruktur, fordon, mötesplatser, ny teknik m.m. Härutöver förutsätts samfinansiering av flera olika intressenter.

Grunden för att komma igång bör vara

- En statlig kollektivtrafikmiljard under 2009-2010.
- Motfinansiering från kommuner och landsting.
- Delfinansiering från näringslivet.

7. Reseavdrag och förmånsbeskattning som stimulerar kollektivtrafiken

Nuvarande avdragssystem för resor missgynnar kollektivtrafiken och gynnar bilresandet vilket upplevs som orättvist och snedvrider konkurrensen. Vidare saknas incitament för arbetsgivarna att stimulera de anställda att använda kollektiva färdmedel till och från arbetet.

Syftet med förslaget är att ändra på reglerna så att de istället stimulerar människor att använda de kollektiva färdmedlen i ökad utsträckning.

- Branschen föreslår därför att det införs ett avståndsbaserat reseavdragssystem som är oberoende av val av färdmedel.
- Branschen föreslår också att arbetstagarna ska slippa förmånsbeskattning på de biljetter och kort till kollektivtrafiken som de får av sina arbetsgivare. Samtidigt föreslås arbetsgivarna slippa betala sociala avgifter för dessa kostnader.

Målet är att människor upplever att staten vill stimulera miljövänliga lösningar.

Utformningen av de nya reglerna bör övervägas av en mellan Näringsdepartementet och branschen gemensam arbetsgrupp.

De nya reglerna föreslås gälla from den 1 januari 2009.



8. Skatteregler som gynnar kollektivtrafiken

Idag fördelas skattetrycket mellan kollektivtrafikens olika transportslag på ett sätt som motverkar kollektivtrafikens utveckling och förmågan att skapa nya produkter och att locka fler resenärer.

Skatten på diesel har nyligen höjts med 44 öre/liter och Klimatberedningen föreslår ytterligare höjningar. Samtidigt har kostnaderna för trafikförsäkringar ökat bland annat genom den nya skatt som införs generellt på trafikförsäkringspremier.

En fortsatt ökad skatte- och avgiftsbelastning utgör ett allvarligt problem för branschen och hindrar den fortsatta utvecklingen. Det är därför viktigt att kostnadsökningarna för branschen neutraliseras. Det kan med fördel ske genom ändrad fordonsskatt och ett kompenationssystem liknande det som finns inom jord- och skogsbruket.

Branschen föreslår att regeringen använder **fordonsbeskattningen** som ett strategiskt transportpolitiskt verktyg för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och uppnå övergripande miljömål. Bakgrunden är att nuvarande konstruktion av fordonsskatten inte tillräckligt premierar de effektivitets- och miljöinitiativ som branschen tagit under flera år. Det har skett via miljökrav i upphandlingar vilket lett till att Sverige bland annat fått en av världens minst miljöpåverkande bussflottor avseende utsläpp av t.ex. partiklar.

Målet är att Sverige även fortsatt ska kunna visa upp ett fordonsbestånd i världsklass inom ramen för en ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling.

Förändringarna av fordonsskatten bör genomföras stegvis. De första förändringarna bör diskuteras snarast mellan branschen och regeringen för att branschen ska kunna ta nästa utvecklingssteg. De första förändringarna av fordonsskatten bör kunna genomföras den 1 januari 2009.

Branschen avvisar också tanken på **kilometerskatt** för tunga bussar och ställer sig alltså bakom Klimatberedningens förslag i denna del.

9. Säkrad kompetensförsörjning

Idag lider hela persontransportbranschen av brist på personal. Bakgrunden är en åldrande yrkeskår och svårigheter att rekrytera personal. Vi måste säkra tillgången till kompetent personal i takt med att resandet och resenärernas krav på service ökar.

En fördubbling av kollektivtrafiken kommer att kräva en annan kompetensprofil än idag med tanke på övergången till en ny servicekultur. Målet är att bredda rekryteringsbasen för att göra detta möjligt.

För buss- och taxibranschen är problemet extra besvärligt beroende på att branschen inte har tillgång till gymnasieungdomarna. Sverige bör utnyttja möjligheten att tillåta 18-åringar att köra buss och taxi efter genomgången gymnasieutbildning och godkänt yrkeskompetensbevis. Annars blir följden att de unga när de blivit gamla nog att söka sig till föräryrket redan har skaffat sig andra utbildningar eller yrken.



Förslaget om sänkt körkortsålder och en ny persontransportutbildning inom gymnasieskolan bör inledningsvis behandlas i samband med den pågående körkortsutredningens kommande förslag vilka beräknas föreligga i oktober 2008. Detta bör ske i kombination med att ett program på gymnasieskolan införs som ger en utvecklad yrkesutbildning för branschen. Utbildningen bör särskilt fokusera på bemötande- och servicefrågor.

Branschen ställer upp med särskilda praktik- och traineeprogram kopplade till den nya utbildningen. Det nya gymnasieprogrammet bör införas den 1 januari, 2010.

10. Kollektivtrafiken en integrerad del av kommunernas planering

Syftet är att kommunerna mer medvetet ska planera för kollektivtrafik vid utbyggnaden av nya bostadsområden, arbetsplatsområden och service/verksamhetsområden.

Ett viktigt mål är att all samhällsplanering ska grundas på att bilanvändningen ska minska.

För att nå det målet måste nya verktyg prövas. För större städer och tätorter kan en samlad kollektivtrafikplan tjäna som underlag för planeringen. Det behövs även en översyn av de verktyg som står till kommunernas förfogande för att styra trafiken i samband med att planer upprättas. Kommunerna måste kunna ställa krav på finansiering av kollektivtrafik i samband med etablering av kraftigt trafikalkstrande etableringar. Regeringen bör utreda hur sådana möjligheter kan skapas.

Kommunerna måste själva ges möjlighet att införa trängselavgifter. Branschen kommer att verka för att taxifordon och bussar under 14 ton i likhet med tyngre bussar, undantas från sådana trängselskatter. Intäkterna av trängselskatter bör dessutom användas för drift och investeringar i busstrafik eller annan kollektivtrafik.

Det är också viktigt att den utdragna och fördyrande planeringsprocessen förkortas genom att dubbelprövningar och möjligheten att i omgångar överklaga beslut tas bort.

11. Nya utgångspunkter för kollektivtrafikforskningen

Syftet är att snabbt initiera nya forskningsinsatser som tar sin utgångspunkt i målet att fördubbla kollektivtrafiken och i den gemensamma visionen.

Målet är att de kommande årens FoU-insatser ska stötta branschens omdaning till en ny servicekultur genom att tillhandahålla ett bra kunskapsunderlag.

Detta förutsätter FoU-medel på tillräcklig nivå men också en kraftsamling av "fördubblingsforskning" till vissa prioriterade områden.

Konkreta forskningsprojekt kommer att diskuteras med VINNOVA, VTI, SAMOT (The Service Market Oriented Transport Research Group), TFK m.fl. intressenter under hösten 2008.



Organisation

Det fortsatta arbetet med att genomföra handlingsprogrammet måste organiseras effektivt.

Branschen

Branschen kommer att se över formerna för samverkan mellan de olika branschaktörerna för att bli effektivare tillsammans.

Branschen kommer också bjuda in fordonsleverantörerna för att delta i genomförandet av branschens åtagande inom ramen för handlingsplanen.

Vidare kommer branschen att bjuda in Vägverket, Banverket m.fl. myndigheter samt resenärsorganisationer att delta i det fortsatta arbetet med att konkretisera den del av handlingsprogrammet som berör dessa organisationer.

Regeringskansliet

Hur kan samarbetet mellan Näringsdepartementet och övriga fackdepartement organiseras för att få fokus på kollektivtrafikfrågorna inför det kommande förändringsarbetet?

Hur kan departementet få berörda statliga myndigheter att arbeta gränsöverskridande för att bidra till fördubblingsmålet och visionen för kollektivtrafiken?

En interdepartemental arbetsgrupp föreslås tillsammans med branschen arbeta vidare med frågor som har en koppling till kollektivtrafiken som strategiskt verktyg för att nå övergripande samhällsmål för miljö, sysselsättning, jämställdhet m.m.

Finansiering

Branschens åtar sig att se till att kollektivtrafiken utvecklas utifrån resenärernas behov och effektiviseras affärsmässigt så att resurser frigörs för att göra mer inom ramen för tillgängliga resurser. En försiktig bedömning är att potentialen för effektiviseringar inom kollektivtrafiken ligger på ca 20 % av den kollektivtrafikens totala omsättning, dvs minst 10 miljarder SEK.

Näringsdepartementet ansvarar för att regeringen i kommande beslut om infrastruktursatsningar och beslut som gäller lagstiftning, beskattning och andra regelverk, säkerställer nödvändig statlig finansiering för att nå de uppställda målen.

Hur går vi vidare?

Det här dokumentet utgör underlag för fortsatta överläggningar mellan branschen och regeringen när det gäller hur vi ska förverkliga våra gemensamma ambitioner.

Det är angeläget att det första konkreta resultatet av detta arbete kan redovisas så snart som möjligt, förslagsvis i samband med ett mellan regeringen/Näringsdepartementet och branschen gemensamt seminarium den 8 juli i Almedalen.

Ytterligare ställningstaganden ska redovisas i samband med Mässan Persontrafik den 15-17 oktober 2008. Andra lämpliga tillfällen är i samband med VTI-dagarna, 9-10 januari 2009 samt ITS World Congress 21-25 september 2009.



Utgångspunkter

Utgångspunkter för de olika pilotsatsningar som kommer att genomföras inom kollektivtrafikbranschen i ett effektivt och nära samarbete mellan olika aktörer är:

- Väl identifierade behov hos olika resenärsgupper
- En gemensam värdegrund
- Ett tydligt syfte och avgränsning av pilotprojektet
- Tydliga gemensamma mål kopplade till den gemensamma visionen
- Incitament för utförarna att arbeta värdeskapande och på affärsmässiga grunder.
- Ökad flexibilitet i prissättningen mot kund
- Utvecklade former för gränsöverskridande samverkan mellan olika aktörer
- Utökad samverkan över nuvarande geografiska gränser inom ramen för större regioner
- En gemensam projektorganisation
- Gemensamma metoder för uppföljning

Pilot tätortstrafiken i Karlstad

Syfte

Syftet är att förstärka den positiva spiral som tätortstrafiken i Karlstad redan är inne i. Man vill snabbt ta nästa utvecklingssteg tillsammans med alla berörda intressenter för att öka trafikvolymen och kvaliteten i trafiken och skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Karlstadbuss har redan uppvisat en trafikökning med 20 % genom att anpassa linjedragningen bättre till befolkningsunderlaget.

Mål

Målet är att öka resandet med 40 % 2010 och att fördubbla resandet till 2015. Ett annat mål är att Karlstadsbuss ska ha Sveriges mest nöjda kunder inom kollektivtrafiken.

Aktiviteter

Målen ska nås med hjälp av ett kraftfullt och konkret åtgärdsprogram som syftar till att skapa mervärde för resenärerna och att få fler bilister att åka kollektivt. Det handlar främst om:

- Förenklade betalformer (kredit vid köp av periodkort),
- Bearbetning av presumtiva kunder på arbetsplatserna och i bostaden,
- Bilister som aldrig tidigare åkt kollektivt får prova på gratis under en period,
- Snabbustrafik på vissa linjer enligt BRT-konceptet (Bus Rapid Transportation).
- Kollektivtrafik på Karlstads vattenvägar som komplement,
- Tävling bland förarpersonalen för att få dem att värva nya kunder,
- Utbildning av all personal när det gäller service- och bemötandefrågor,
- En spjutspets, premiebussen med klimatanläggning och superkomfort kommer att vara kollektivtrafikens ansikte utåt
- Ytterligare utökning av turtätheten i takt med ökad efterfrågan



Planeringen är långt framskriden. Genomförandet kommer att ske steg för steg och bygger på en utvecklad amverkan med alla involverade aktörer. Operatören Swebus kommer att ges incitament för att ta ett ökat ansvar för att själv genomföra åtgärder som ökar resandet, utvecklar trafiken och förbättrar kringsservicen. Andra kommersiella aktörer kommer att kopplas in.

Stads- och bebyggelseplaneringen i Karlstad är redan inriktad på att främja en ökad kollektivtrafik. Alla förslag till trafikinvesteringar värderas utifrån kollektivtrafikaspekter liksom översiktsplaner, detaljplaner och bygglov. Kollektivtrafiken kommer att markeras i stadsmiljön. Samtidigt bedrivs ett aktivt miljöarbete. Nya bränslen i samtliga bussar, inledningsvis RME och under år 2013 övergång till biogas.

Redan under det första året som pilotprojekt kommer merparten av aktiviteterna att vara igång.

Organisation

Karlstadsbuss driver pilotprojektet i en gemensam projektorganisation tillsammans med Swebus, stadsbyggnadsförvaltningen, teknik- och fastighetsförvaltningen samt miljöförvaltningen.

Pilot tätortstrafiken i Södertälje

Syfte

Piloten syftar till att skapa ett högklassigt och långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem i Södertälje tätort.

Mål

Målet är att öka det kollektiva resandet och att minska människors beroende av bilen. Kollektivtrafiken ska vara så bra att många fler bilister än idag väljer att ställa bilen hemma och istället väljer kollektivtrafiken för arbetsresor, nöjesresor och vissa inköpsresor. Det innebär att kollektivtrafikens marknadsandel kommer att öka.

Aktiviteter

Bland de konkreta åtgärder som diskuteras för att åstadkomma detta är:

- Ett "park and ride-system" med infartsparkeringar utanför centrala Södertälje och med effektiva busstransporter in till centrum och andra stora besökspunkter.
- Ett integrerat kollektivtrafiksystem bestående av fjärrtåg, pendeltåg, "spårbilar" och bussar.
- Status- och standardhöjande åtgärder i form av komfort och service.
- Införande av ett modernt informationssystem
- Användning av miljövänliga bränslen.

Organisation

Projektet drivs inom ramen för ett samarbetsprojekt mellan Södertälje kommun, Scania, Astra Zeneca, Swebus, SL mfl intressenter.

En förstudie ska vara klar före sommaren som underlag för att lägga fast konkreta och realistiska mål beträffande möjlig trafikökning, miljövinster mm.



Pilot tätortstrafiken i Skövde

Syfte

Syftet är att utveckla avtalsformerna mellan Västtrafik och Swebus när det gäller tätortstrafiken i Skövde. Detta ska leda till ett ökat resande och effektiviteten skall i bästa fall öka genom att redan betalda resurser - dvs i första hand förare och fordon - utnyttjas mer.

Mål

Målet är att resandet ska öka med 30 % 2010. Nöjdheten hos kunderna ska öka. Både Västtrafik och Swebus ska känna sig som vinnare under avtalstiden.

Aktiviteter

I projektet har fyra delprojekt valts ut:

- Marknadsutveckling där ingår: tidtabellsutveckling, marknadsfrågor och resandeutveckling
- Fordon där ingår: teknik, bränsle, miljö och funktion
- Kvalitet där ingår: personal, information och utbildning
- Tilläggsavtal där ingår: ersättning och villkor

Varje delprojekt ska ha resenären i fokus. Beslut ska fattas genom consensus mellan Västtrafik och Swebus. Resultatet ska skapa bestående arbetssätt i praktiken.

Organisation

Projektet drivs samarbete mellan Västtrafik och Swebus och med Skövde Stad som referensgrupp.

Pilot Göteborg K2020

Syfte

K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Arbetet koncentreras till centrala delen av Göteborgsregionen, som omfattar tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille. De omfattar också struktur och resande i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde, vilket är i princip innebär området med en-timmes pendlingsavstånd till Göteborg.

Viktiga utgångspunkter är dels visionen för utveckling av Västra Götaland, "Det goda livet", dels den långsiktiga strukturen för den regionala tågtrafiken. Minst lika viktigt är de av GR:s förbundsstyrelse antagna målen och strategierna för uthållig tillväxt i Göteborgsregionen.

Mål

Målet är att K2020 ska vara genomförd senast 2020. Minst 40 procent av resorna ska göras med kollektivtrafik 2025 (idag är det 25 %). Det betyder att man då har en miljon resor per dygn jämfört med dagens cirka 450 000. Målet fram till 2010 är att resorna ska öka med 20 %.

Aktiviteter

K2020 grundar sig på fem huvudprinciper

- Knyt samman flera områden, från radiell struktur till nätstruktur.
- Gör resan snabbare, prioritera med egna utrymmen'.
- Erbjud tät trafik, hög turtäthet i huvudstråken.
- Utveckla knutpunkterna, kollektivtrafiken är en del av stadsmiljön.



- Säkerställ kvalitet och service, åtgärder för kundtillfredsställelse.

Systemet delas in i sex nivåer med olika funktioner:

- KomBort – fjärrtrafik
- KomLångt – den regionala trafiken till/från Göteborgsområdet
- KomFort – snabb trafik mellan knutpunkterna med få stopp som förbinder olika delar av Göteborgsområdet och ger korta resor mellan de olika delarna
- KomOfta – huvudsystemet med tät trafik (spårvagn och stombuss ingår här) som omfattar alla de tyngre kollektivtrafikstråken i de tätbebyggda delarna av regionen.
- KomNära – lokala linjer i närområdet och matarlinjer som ansluter till de mer övergripande näten.
- KomTill – de delar av trafiksystemet som underlättar att komma till kollektivtrafiken.

Utbyggnaden sker etappvis och aktiviteterna utgår från de fem huvudprinciperna de sex nivåerna med olika funktioner.

Organisation

Projektet drivs samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Göteborg Stad, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Västra Götalandsregionen.

Pilot anslutningstrafiken till Arlanda

Syfte

Syftet är att genom bättre kollektivtransportanslutningar till Arlanda skapa förutsättningar för en ökad andel miljövänliga resor till och från flyget.

Idag svarar det egna bilresandet inklusive skjuts med bil för drygt en tredjedel av marktransporterna till och från flygplatsen. Ungefär hälften blir skjutsade vilket är det miljömässigt sämsta alternativet.

Mål

Målet är att kraftigt öka andelen kollektivtrafik till och från Arlanda fram till 2015. Målet återstår att konkretisera.

Detta kommer att bidra till att sänka utsläppen under Arlandas utsläppstak, vilket bland annat inkluderar utsläppen från marktransporterna till och från flygplatsen.

Aktiviteter

Fokus inledningsvis är att få dem som blir skjutsade till och från flygplatsen att istället åka kollektivt. Tanken är att erbjuda resenärerna bekväm anslutning via lokala resecentra i ett terminalnära läge och incheckning på hemorten.

I ett första skede övervägs ett pilotförsök med järnvägsanslutning och ett med bussanslutning.

Organisation

Ansvarig är LFV i samarbete med berörda kommuner och kollektivtrafikoperatörer.



Pilot FramKo –Den framtida regionala kollektivtrafiken i Mälardalen

Syfte

Den länsöverskridande tågtrafiken i Mälardalen bedrivs idag huvudsakligen av SJ i samarbete med de fem trafikhuvudmännen genom de sk TIM-avtalet.

Trafikhuvudmännen och dess ägare, känner dock ett allt större behov av att öka det regionala inflytandet.

Önskemålet är att framförallt tågtrafiken i regionen i högre grad ska bidra till en förbättrad integration både mellan länen och mellan regionalt/storregionalt. Innevånarna måste ges möjligheter att i högre grad pendla över länsgränserna.

Mål

Målet med det gemensamma arbetet är att:

- tydliggöra vilken roll den länsöverskridande trafiken i Mälardalen ska ha för att t ex bidra till regionförstoringen
- ta fram trafikkoncept som fyller regionens behov
- klargöra vad trafikhuvudmän, landsting, regionförbund och kommuner är beredda att bidra med
- och att ta fram stråk- och linjevisa utvecklingsförslag för trafik, biljettpriser, m m.

Aktiviteter

Några av de aktiviteter som pågår eller planeras är:

- tydliggöra vad som ska uppnås genom en förbättrad regional kollektivtrafik, i termer av bl a regionförstoring och pendlingsmöjligheter
- utveckla trafikkoncept som kan uppfylla målen, t ex regional pendeltrafik, snabbtågskoncept, etc
- klargöra vad aktörerna är beredda att bidra med ekonomiskt för att förbättra trafiken, t ex i termer av ekonomiska bidrag, borgen för finansiering av fordon m m.
- konkretisera trafikkoncept som är möjliga att genomföra på kort- och lång sikt
- gemensam utveckling av prissättning, t ex genom prisvärda länsöverskridande periodkort, prissamarbeten med kommersiella aktörer, prisdifferentiera olika trafikkoncept m m

Organisation

I FramKo deltar Mälardalsrådet, regionförbunden/Regionplane- och trafikkontoret samt trafikhuvudmännen i Mälardalen. För arbetet finns en politiskt tillsatt styrgrupp från alla partier och län. Arbetet är inriktat på såväl ett kortsiktigt genomförandeperspektiv som ett mer långsiktigt perspektiv.

Pilot tåortstrafiken i Sundsvall

Syfte

Syftet är att visa att går att öka resandet och göra resenärerna nöjdare samt förbättra utbud och kvalitet i ett nära samarbete mellan kommunen, trafikhuvudmannen och operatören.

Mål

Målet är att fördubbla det kollektiva resandet till 2015 och därigenom minska miljöbelastningen i kommunen samt skapa nöjdare kunder.



Aktiviteter

Det tänker man åstadkomma genom att i det fortsatta utvecklingsarbetet bl.a. arbeta med attityd- och beteendepåverkan, satsa på bättre bemötande och beaktande av resenärernas synpunkter, ett aktivt arbete med prissättning och rabatter och på ökad framkomlighet i trafiken. Det innebär att man utgår från en gemensam vision, värdegrund och gemensamma mål.

Genomförandet kommer att ske med start under slutet av maj 2008 och pågå under resterande kontraktperiod.

Organisation

Ansvarig är Länstrafiken, Sundsvalls kommun och Busslink.

Pilot expressbusstrafiken i Bohuslän

Syfte

Syftet är att testa vad det skulle innebära att låta Swebus fritt ta upp passagerare på sträckan norra Bohuslän- Göteborg.

Mål

Målet är att minst fördubbla antalet resenärer från 10 000 till 20 000 passagerare per vecka.

Aktiviteter

Det tänker man åstadkomma genom att träffa ett särskilt avtal mellan Västtrafik och Swebus innebärande att trafikflödena på sträckan kan integreras genom att passagerare med Västtrafiks periodkort ges möjlighet att utnyttja Swebus bussar på samma sätt som redan sker på några andra håll i landet

Genomförandet kommer att ske stegvis.

Organisation

Ansvariga är Västtrafik i samverkan med Swebus.

Pilot anpassade arbetstider i Stockholm

Syfte

I Stockholms län är delar av transportsystemet överutnyttjat i rusningstid. Det leder till köer på delar av vägnätet och en bristande pålitlighet i delar av spårtrafiken. Berörda resenärer drabbas av förseningar och trängsel ombord på bussar och tåg.

Syftet med projektet är att kartlägga möjligheter och effekter av att anpassa vissa resbehov så att fler ibland reser före eller efter den maximala rusningstimmen. Syftet är dessutom att skapa en individuell möjlighet för den enskilde resenären, alltså inte att styra efterfrågan genom t ex prissättning.

Mål

Att utjämna trycket på det kollektiva transportsystemet.



Aktiviteter

- Kartlägga effekter av tidigare aktiviteter där möjligheter eller förutsättningar att resa vissa tider förändrats, t ex effekter av införande av flextider, införande av trängselskatter, rabatterat pris i lågtrafik, m m
- Analysera möjliga effekter av att öka flexetiderna i hela eller delar av den arbetsmarknad som rimligen kan erbjuda ökad flexitid
- Genomföra pilot med justerade skoltider i en kommun/rektorsområde
- Genomföra pilot med förlängda flextider hos större arbetsgivare
- Skapa debatt om värdet av att 8 – 17-samhället jämfört med de kostnader som följer i bl a transportsystemet.

Organisation

De två första aktiviteterna genomförs av SL. Övriga aktiviteter genomförs med en eller flera kommuner samt en eller flera större arbetsgivare som ser fördelar i att delta.

