

**FOTAVTRYCK FRÅN FEM WORK-
SHOPS GENOMFÖRDA UNDER
»NOBINA 100 ÅR ROAD-SHOW«
I KARLSTAD, ÖREBRO, SKÖVDE,
SÖDERTÄLJE OCH LUND**

REDIGERAD OCH ANALYSERAD AV PROFESSOR BO ENQUIST
SAMOT, KARLSTADS UNIVERSITET, 2011



INLEDNING

Den svenska bussresan har fyllt 100 år. Dagen före midsommarafton, den 23 juni 1911, började SJ köra Sveriges första landsvägsbuss mellan Tanum och Grebbestad. SJ:s bussverksamhet utvecklades sedan genom sammanslagningar med andra bussverksamheter till Nordens största bussbolag med namnet Nobina. För att uppmärksamma detta jubileum genomförde Nobina en turné under augusti–september 2011 och besökte Karlstad 17–20 augusti, Örebro 25–26 augusti, Södertälje 1–3 september, Skövde 8–10 september och Lund 15–17 september.

Under turnén visades en utställning som kretsade kring framtidens kollektivtrafik, dessutom anordnades fem workshops där ledande experter på kollektivtrafik och samhällsutveckling bjöds in för att dela med sig av sina erfarenheter. Det är resultatet från dessa workshops som nu har sammanställts av professor Bo Enquist, verksam vid VINN Excellence Centret Service And Market Oriented Transport research (SAMOT) vid Karlstads universitet. Bo Enquist medverkade själv i workshopen som hölls i Karlstad. Då fanns inga bestämda planer på att sammanställa dessa öppna arbetsmöten till en helhet. Idén kom upp någon månad efteråt och det var först då frågan kom till SAMOT och Bo Enquist att ta på sig ansvaret för att sammanställa materialet utifrån sin kunskap om svensk kollektivtrafik i förvandling och reflektera över resultatet i ljuset av att Sverige har fått en ny kollektivtrafiklag som träder i kraft 1 januari 2012. Samtalen från de fem arbetsmötena spelades in och transkriberades till ett råmaterial. Ur denna textmassa har Bo Enquist vaskat fram 13 teman. Innan turnén genomförde Nobina en förberedande workshop i Stockholm som resulterade i frågeställningar som blev utgångspunkten för de fem lokala arbetsmötena:

- Vad skulle hända om man intresserade sig för resenärens hela reseupplevelse?
- Vad skulle hända om man utformade hållplatser så att de upplevs som trygga platser?
- Hur gör man kollektivtrafiken bättre än bilen?

Lagom till Nobinas 100-årsjubileum har Nobina tagit fram två berättelser i form av två filmer om lyckade kollektivtrafiklösningar ute i Europa. Dessa berättelser är i sig separata aktiviteter i Nobinas jubileumsprogram men har visats på flera av arbetsmötena. De två första teman som presenteras i denna rapport: 1. *Rörlighet* respektive 2. *Kollektivtrafik del i samhällsbygge* har fått sin inspiration från dessa två filmer och resulterat i fortsatt reflektion. Övriga teman är: 3. *Det kommersiella i kollektivtrafiken*, 4. *Det individuella i kollektivtrafiken*, 5. *Mobilitet utifrån hela resan*, 6. *Reseupplevelse*, 7. *Design*, 8. *Mjuka värden*, 9. *Framkomlighet/prioritet*, 10. *BRT kontra spårvagn*, 11. *Hållplatser och knutpunkter*, 12. *Innovation och utveckling* samt 13. *Samverkan och integrering*.

Sammanlagt har runt 45 personer medverkat vid fem workshops. Med tanke på de tre frågeställningarna som var resultatet från den förberedande workshopen i Stockholm så har det delvis styrts upp diskussionerna initialt, men varje workshop har successivt utvecklats lite olika beroende på bemanningen i respektive stad och hur dialogen

utvecklades under mötena. Ur dessa dialoger har Bo Enquist efter två till tre läsningar kunnat urskilja från början femton preliminära teman. Dessa har sedan befolkats med enskilda deltagares dialogbidrag som kategoriserats till respektive tema, som i slutänden blev tretton stycken. Texterna i respektive tema är komprimerade och totalt är det en tredjedel av den totala textmassan som finns redovisat i materialet. Resten har skalats bort på grund av att texterna varit osammanhängande, upprepningar förekom i berättelserna och behov av kondensering behövdes göras för att förstå själva meningen (sensemaking) i respektive berättelse. Det som blev kvar är ett intressant material som utgör ett substantiellt bidrag som kan användas i den fortsatta utvecklingen av svensk kollektivtrafik. Vissa teman är mer befolkade än andra men totalt har en ”mättnad” skett i de flesta av de redovisade och framvaskade temana.

På följande sidor presenteras dessa tretton teman i sammandrag där tre till fem nyckelmeningar också lyfts fram i respektive tema. Dessa nyckelmeningar har skilts från sin sagesman/kvinna och lever nu sitt eget liv och får sin egen mening i mötet med sin läsare. Efter detta sammandrag följer Bo Enquists egen forskarreflektion över det sammanfattande resultatet i ljuset av den nya kollektivtrafiklagen. Slutligen presenteras de komprimerade texterna för varje tema i fulltext. Det är först när hela det redigerade materialet i fulltext har lästs som bidragen kommer till sin fulla rätt. Resultatsammanställningen och Bo Enquists reflektion kan ses som en ”executive summary” för den som inte har tid att läsa hela rapporten.

SAMMANFATTANDE RESULTAT

De tretton teman som vaskats fram kan sammanfattas enligt följande:

- 1. Rörlighet:** Frihet i resandet för resenären i sitt behov av rörlighet att ta sig från a till b.
 - Man använder kollektivtrafik och man är hela tiden i rörelse.
 - Resenären söker ”värdeskapande i användning” genom att man använder kollektivtrafiken som ett verktyg för att ta sig fram.
 - Det ska vara lätt, man ska inte behöva tidtabeller... Det är då det blir attraktivare än bilen.
- 2. Kollektivtrafik del i samhällsbygge:** Kollektivtrafik är en viktig del i samhällsbygget. Samspel/partnerskap där kollektivtrafik tas som utgångspunkt för att ”bygga staden”.
 - Enda stället som jag har sett att man har gjort som här att göra stadsplaneringen och utgå ifrån trafiken... det är Karlstad.
 - Vi har gamla miljonprogramsområden och så har vi en stadskärna som har legat lite i träda... Vi måste... bygga mera stad.
 - Det var stadstrafiken som utvecklades först, men när man insåg att man kunde införa regionkort, så lever regionen i symbios med staden i en gemensam arbetsmarknadsregion.
 - Kan man fortsätta den utvecklingen med stöd av kollektivtrafiken. Övertyga våra politiker om att man får den effekten, då skapas en större och starkare lokal arbetsmarknad.
 - Vi måste jobba i partnerskap om vi ska komma fram.
- 3. Det kommersiella i kollektivtrafiken:** Som förebild står det engelska bussbolaget Trent Barton där företaget medvetet arbetar med design, komfort, upplevelse och tilltal men också att kommunicera med missnöjda kunder som drivkraft för kvalitetsförbättring för att åstadkomma en kommersiell kollektivtrafik, som bygger på resenärens behov av rörlighet.
 - Ska det ske på frivilligbasis, så gäller det att ha ett kommersiellt tänk i allt man gör i kollektivtrafiken.
 - Norrtälje express... nej... det ska vara stombuss-blå, den ska heta 676... då missar man bussen som reklampelare för att nå nya kunder.
 - Vi måste, som vi sagt tidigare, göra produkten relevant för kunderna och våga sälja det. Verkligen sälja det.
 - I grunden att låta marknaden ha ett mycket större inflytande på kollektivtrafiken.
- 4. Det individuella i kollektivtrafiken:** Skapa en sfär där det individuella måste finnas i kollektivtrafiken för att den ska kunna matcha bilen.
 - Man måste ha det individuella i kollektivtrafiken, sfären. Det vi pratade om förut, plattformen för att kunna göra olika aktiviteter.
 - Det ska vara tryggt, punktligt och trängselfaktorn, det ska inte vara för trångt.
 - ”Personalisera” resandet för personer som reser varje dag.
 - Begränsning i hela namnet kollektivtrafik... det är inte relevant för mig, det blir aldrig personligt.

- 5. Mobilitet utifrån hela resan:** En fråga om ”hela resan” från dörr till dörr och inte från hållplats till hållplats. Det handlar om ”mobility management” där gång och cykel kan vara viktiga komplement till kollektivtrafiken i en resekedja.
 - Kraven på mobilitet kommer nog snarare att öka.
 - Ska man klara hela resan, både i närtid och under lång tid framåt... då måste man jobba ihop.
 - Vi måste skapa system där man väljer det som är bäst för det man behöver. Det är ju hela resan som är det viktiga.
 - I kommunen är målet att få fler att cykla, och att få fler att åka kollektivt.
 - Det finns enormt mycket att göra... men det mesta är utanför själva bussen.
- 6. Reseupplevelse:** Kundfokus kopplat till såväl tids- och kvalitetsupplevelse som till något lustfyllt. Gäller även skolskjuts där nästa generations resenärer inskolas.
 - Man är ganska känslig om man blir prioriterad eller nedprioriterad. Vi måste aktivt peka på när vi blir nedprioriterade om vi inte väljer bilen.
 - Det blir ett helt annat fokus på infrastrukturfrågor om man pratar om en hela-resan-upplevelse.
 - Den nya tekniken kommer in där. Att få resenären att uppleva saker.
 - Hur ska vi få fler och nöjdare kunder?... Det är kommunen, trafikhuvudmannen och entreprenören som kör. Och ju bättre man samverkar där, desto bättre turtäthet får man ut i systemet till så liten prishöjning som möjligt för kunden.
 - Men bussarna måste ju vara coola.
- 7. Design:** Ses som en viktig konkurrens och identitetsfaktor.
 - Om vår produkt har hundra år på nacken i juni, då är det dags att börja konkurrera med design.
 - I England målade man upp de nya bussarna i en cool, ny design, med tydliga linjenummer som symboliserar: Detta är en premiumprodukt.
 - Fokus från objektet fordon, till någon slags enhet i staden som ska samverka med resten av omgivningen... det är ju där upplevelsen skapas.
- 8. Mjuka värden:** Mjuka värden är kopplat till bland annat attityd, kultur, trygghet, mångsidighet, tillgänglighet och flexibilitet. Mjukvaran måste till för att öka statusen i kollektivtrafiken.
 - Kan vi öka statusen för bussåkande? Jag måste bara ge cred för appen till Skånetrafik.
 - Lyfta kvalité och kapacitet, och paketera detta mycket bättre... att kommunicera enklare, få till en kulturförändring.
 - Trygghet är ju en nyckelfaktor för att få folk att åka kollektivt.
 - Jag tror att mångsidighet, tillgänglighet, flexibilitet är floskliga ord som kommer vara väldigt betydande.
 - En kombination av mjuka värden och teknik i lagom omfattning, där kunden är viktig.

9. Framkomlighet/prioritet: Det handlar om politiskt mod att gå från att optimera de olika trafikslagen till att styra där det är kollektivtrafik som får prioritet gentemot bilen.

- Nu pratar man om att styra istället för att optimera. Och då blir det kollektivtrafiken som blir normen, och man ger prioritet.
- Jag tror, utan att ha studerat det mycket, att städer som har snabbustråk har bättre förutsättningar att vinna nya resenärer.
- Vi behöver inte spårvagn, utan vi behöver dedikerade körfält.
- För jag är ju dessvärre den enda som behöver väljarnas förtroende och bli återvald. Det blir väldigt tydligt när vi talar körfält.

10. BRT kontra spårvagn: Slaget står inte i första hand mellan buss eller spårvagn utan mellan kollektivtrafik och det individuella åkandet i bilen, men jämförelsen mellan trafikslagen måste ske på samma villkor.

- Och det är ju den här intressanta trenden då, de säger att det är 100 nya städer med spårvagnar, men det är 150 nya städer med bussystem i världen, under samma tidsperiod.
- Grunden ligger i analysen som görs... framför allt vad gäller reseunderlag och vilken kapacitet som behövs. Det är det som är avgörande.
- Istanbul valde BRT-systemet av politiska skäl. De ville ha anslutningar mellan sina stomlinjer. Den första idén var spårvagn, men det var för dyrt.
- Den grundläggande idén är att ta fördel av bussens enkelhet och flexibilitet i systemet (att du kan åka vart du vill) samt att också väga in de fördelar som finns med spårvagn vad gäller image.
- Jo, för när du tar en spårvagn så är du tvungen att göra det så bra som man gör det. Och varför kan man inte göra det lika bra, när vi har buss?

11. Hållplatser och knutpunkter: Hållplatsens betydelse kan variera från ett enkelt stopp till en väl utbyggd knutpunkt där olika trafikslag och tredjepartsservice samsas på en plats som ger möjligheter till kompletterande affärer. Hållplatsen är viktig för att skapa trygghet, upplevelse, kommunikation, väderskydd och kan också vara profilskapande.

- Men en busshållplats är ju allt ifrån en stolpe vid vägkanten till en jättefin anläggning. Man måste börja där och bestämma vad är det för hållplatser vi pratar om, och vad vill vi att de ska förmedla?
- Utnyttjar man knutpunktens betydelse på ett intelligent och bra sätt, så skapas det ju affärer i den här delen av resekedjan som stödjer huvudaffären, kollektivtrafik.
- Genom att göra attraktiva och trygga hållplatser, kan man tvätta bort stämpeln från de här gamla miljonprogrammen.
- Använda hållplatserna för att berätta någonting, inte bara för de som åker utan för alla andra också.
- Det finns ju inte en ny butiksarena som byggs idag, som inte är inkaplad som ett mall, varför kan man inte tänka likadant när det gäller väderskydd för hållplatser?

12. Innovation och utveckling: Innovation och utveckling är en överlevnadsfråga för branschen kring kontinuerlig förnyelse med allt kortare produktlivscyklar. Utmaning för partnerskap mellan branschen och forskarna.

- Jämför den här branschen med tillverkningsindustrin, så är innovation en överlevnadsfråga.
- Jag tror det är jätteviktigt för branschens utveckling, att vi börjar jobba mer systematiskt med innovation. Kopplar ihop forskning och innovation.
- Alla andra branscher, IT-branschens 6–12, kanske 18 månaders, produktlivscyklar och så kommer det nya grejor. Branschen måste lära sig att springa lite fortare.
- Men när man verkligen låter kunderna styra produktutvecklingen, som man gör i andra branscher. För det här är en lätttrölig konsumentvara.

13. Samverkan och integrering: I den nya kollektivtrafiklagen ställs krav på en trafikförsörjningsplan där samverkan mellan olika aktörer blir ett väsentligt inslag.

- Diskussion på det strategiska planet, men också på det operativa planet... då är bytespunkter, hållplatser, strategiska och visionära stomnätlinjer, dragningar och fordonslösningar saker som ska diskuteras.
- Det ska inte vara onödiga dröjsmål vid byten, tidtabellerna ska hänga ihop. Integrerat hela resan, det tror jag är det viktigaste.
- Jag tjar lite om England... Man har infartsparkeringar, tät busstörtstrafik in, ofta ingår bussbiljetten i parkeringsbiljetten... det har man varit tvungen till för att de engelska stadskärnorna ofta är trånga med smala gator.

REFLEKTION KRING DET SAMMANFATTADE RESULTATET I LJUSET AV NY KOLLEKTIVTRAFIKLAG

I det följande låter jag mina egna reflektioner komma fram när jag jämför resultatet från workshoparna med min egen forskning tillsammans med forskarkollegor i SAMOT och Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet och med internationella kollegor. Det kommer att ske i ljuset av att vi nu har en ny lagstiftning kring kollektivtrafik som träder i kraft 1 januari 2012.

Vad kommer att hända 1 januari 2012 när ny lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) träder i kraft? Blir det någon förändring eller är det "business as usual"? I den nya lagen tas trafikhuvudmannabegreppet bort och en striktare uppdelning sker mellan myndighetsutövning som nu kommer att utföras av en regional trafikmyndighet i varje län/region och upphandling/uppföljning av trafik inom ramen för allmän trafikplikt som myndigheten kan delegera till ett mer förvaltande organ (länstrafikbolag eller förvaltning). Från det datumet gäller också fritt marknadstillträde för kollektivtrafik på kommersiell grund. Det innebär att kommersiella aktörer kan bedriva trafik parallellt med den upphandlade trafiken.

Ingen vet vad som kommer att hända. Professor Jan-Erik Nilsson, VTI, har en rapport till "Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi" med titeln "Kollektivtrafik utan styrning" (ESO-rapport 2011:6) bland annat pekat på att trafikhuvudmännen under 2011 genomför tretton nya upphandlingar vilket är fler än under normala år. Med detta förfarande, skriver författaren, kan beställaren säkerställa stabilitet i sin verksamhet inför den förestående marknadsöppningen samtidigt som man ger en signal om att man inte vill riskera allt för stora omkastningar och förändringar (ibid. sid. 126).

Jag skrev redan 1999 i en forskningsrapport (Enquist, Från produktionsparadigm till serviceparadigm? Karlstad University Studies, 1999:3) om behovet av förändring. Det centrala budskapet i den studien var inte trafikhuvudmannens roll som dialogpartner i omstruktureringsdialogen från ett produktionsparadigm till ett serviceparadigm. Det centrala för mig var istället det värdeskapande intressentnätverkets betydelse. Att se regional kollektivtrafik som ett sammanhängande kollektivtrafiksystem eller nätverk där alla aktörer är viktiga för att skapa en gemensam arena för "affären" kollektivtrafik. Den nya lagstiftningen med ett regionalt trafikförsörjningsprogram stödjer den inriktningen. Vi är nu inne i en omvandlingsprocess där tjänster/service och resenärsfokus är det centrala. *Den stora fara som jag hyser just nu är att allt för mycket energi går åt att positionera sig inom ramen för en ny rollfördelning.* Att kraften att etablera en ny myndighet i varje län tar så mycket energi att det blir för lite kraft kvar att utveckla partnerskapet mellan samhället och trafikföretagen för att utveckla svensk kollektivtrafik till en ny nivå.

Det sammanfattande resultatet från Nobinas fem workshops är dock inspirerande läsning och inger förhoppning om att utveckla svensk kollektivtrafik till en ny nivå. Det handlar

om att hantera en sammantagen komplex problembild kring *hållbarhet*: framkomlighet, luftföroreningar, buller etc. men också ett resenärsperspektiv kring *värdeskapande*: att använda resandet för att lösa sin vardag och där arbetsmarknadsregionerna blir allt större. Josef Estermann, tidigare borgmästaren i Zürich, sa i en intervju som vi har gjort:

– En europeisk stad kan inte existera utan kollektivtrafik. Den skulle förgöra sig själv. I dagens begränsade tillgängliga urbana utrymme, fungerar ett sammansatt trafiksystem endast om kollektivtrafiken får råda över större delen av trafikvolymen. Annars skulle utrymmeskravet från personbilar kunna orsaka förgörelsen av staden.

Det sammanfattar väl vad som kommit fram i diskussionerna i de första två temana 1. *Rörlighet* frihet i resandet att ta sig från a till b och 2. *Kollektivtrafik del i samhällsbygge*: samspel/partnerskap där kollektivtrafik tas som utgångspunkt för att "bygga staden". Den största utmaningen för att få fram ett hållbart kollektivtrafiksystem som framkom med tydlighet i diskussionerna är att våga ge prioritet till kollektivtrafik. I tema 9. *Framkomlighet/prioritet* säger en av deltagarna:

– Vi behöver inte spårvagn, utan vi behöver dedikerade körfält.

Detta är den stora utmaningen för politikerna. Göteborgsregionen har genom sitt K2020-projekt kommit fram till att det nu är dags att styra och ge kollektivtrafik prioritet. Karlstad har också tagit det beslutet. Helsingborg jobbar med frågan. Det finns många städer som inte ens har det på agendan. Med den befolkningstillväxt som råder i Stockholm finns ett behov av utbyggnad av kollektivtrafik där SL säger att det är kapacitetsbehovet som avgör om det blir buss eller spårvagn. Ett av de teman som kom fram i workshoparna var just BRT (Buss Rapid Transit) kontra spårvagn. Där konstateras att slaget inte står mellan buss eller spårvagn utan mellan kollektivtrafik och det individuella åkandet i bilen, men jämförelsen mellan trafikslagen måste ske på samma villkor. En upplysning från en av workshopens experter som jobbar globalt var att:

– Det är 100 nya städer med spårvagnar, men det är 150 nya städer med bussystem i världen, under samma tidsperiod.

Det framkom att sammanhängande bussystem med dedikerade körfält valdes före spårvagn dels på grund av en lägre kostnad för att skapa sådana system men också som i stora städer i Kina, Indien och Sydamerika att genomförandet går betydligt snabbare att göra integrerade bussystem och trafikproblemen med en växande bilism är så stora att man har inte tid att vänta.

Den stora utmaningen som vi ser i vår egen forskning är behovet av *resursintegrering*: geografiskt; mellan olika trafikslag; tredjepartstjänster som komplement till huvudaffären kollektivtrafik; styrning och sammanhållning i kollektivtrafiknätverket inklusive ett gemensamt biljettsystem och synkroniserade tidtabeller; men också behovet av tjänsteinnovationer där mjuka värden och teknik möts kring "smart solutions". Detta var också teman som kom upp i de fem workshoparna.

En annan del som vi ser i vår forskning är behovet av att skapa nya affärsmodeller i rollfördelningen mellan samhället och trafikföretagen. Affärsmodeller som bör drivas av en tjänste-/servicelogik där ett integrerat värdenätverk skapas och där kunden/resenären är del i sitt eget värdeskapande genom att gå från att vara en passiv resenär (transporteras som bulk utifrån en produktionslogik) till att bli en aktiv resenär som kan läsa av systemets möjligheter för att lösa sitt eget värdeskapande (value-in-context). Smartphones har blivit ett allt viktigare hjälpmedel för resenären i att bli en aktiv resenär. Vi tror också på en stark koppling till socialt och miljömässigt ansvarstagande som en viktig del i affärsmodellen. Stora globala företag som vi studerar, som IKEA och H&M, har antagit utmaningen och gått med i FN-initiativet "UN Global Compact" där företagen varje år ska visa på sin egen förbättring inom miljöområdet, mänskliga rättigheter och nolltolerans mot korruption. Dessa företag har på ett mer systematiskt sätt byggt in det sociala och miljömässiga perspektivet i sin affärsmodell, inte för välgörenhet, utan för att det är en viktig del i deras arbete med interaktiv kommunikation med sina kunder och övriga intressenter, men också för att använda dessa perspektiv för "smart solutions" som är mer hållbara och kostnadseffektiva. SL är den enda aktör som vi funnit på trafikhuvudmannasidan som antagit denna utmaning och blivit medlem i "Global Compact". Här finns en potential för att få till en gemensam värdegrund för de regionala kollektivtrafiknätverken. SL lyfte fram detta i Södertälje-workshopen att de på ett mer systematiskt sätt börjat med intressentdialoger såväl med kommuner som trafikföretagen för att få en bättre förankring och samstämmighet kring värdenätverket i Stockholmsområdet.

Den goda nyheten som förmedlas i Nobinas fem workshops var en samstämmighet i nödvändigheten av ett partnerskap mellan samhälle och trafikföretagen. Politikerna måste också våga visa ledarskap att ge kollektivtrafik prioritet för att utveckla staden/regionen där livsmiljön blir en allt viktigare konkurrensfaktor för varje region. Det kommersiella måste också få bli tydligare där trafikföretagen ges möjlighet men också vara beredda att ta större risker. Det goda exemplet som kom upp i workshopen var Trent Barton i England som kör förortstrafik till Nottingham. Vi har ett gemensamt ansvar för att samverka för ett lyft för svensk kollektivtrafik. Partnerskap för fördubbling arbetar aktivt för att säkerställa fördubblingsmålet. Vi som forskare har också vår roll i att understödja denna process. Det är inte en ny lag som kommer att avgöra om det kommer att lyckas eller inte att lyfta svensk kollektivtrafik. Även i den gamla lagen fans möjligheter. *Det avgörande är om det finns ett klimat för samverkan där förtroende mellan parterna blir det avgörande.* En samverkanskultur som inte kommer att överskuggas av en förvaltningskultur. En kollektivtrafik som del i ett samhällsbygge där rörlighet är ledordet i resenärens strävan att lösa sin egen vardag i sitt eget värdeskapande, men där vi också har ett gemensamt ansvar för vår egen miljö där kollektivtrafik kan bidra till en bättre livsmiljö och en hållbar stad/region.



RÖRLIGHET

1. RÖRLIGHET

Nobinas film från Nantes, Frankrike, stimulerade till att reflektera kring hur kollektivtrafiken kan göras bättre än bilen för att skapa en frihet i resandet för resenärens behov av *rörlighet* och att kunna ta sig från a till b.

Henrik Dagnäs, tidigare marknadsdirektör på Nobina och numera chef för Skånetrafiken, var med i workshopen som hölls i Lund. Han påtalar att kraven ständigt kommer att öka på kollektivtrafiken och att utvecklingen i samhället går mot att vi blir mer och mer individuella i allt vi gör. Ska kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas och lyckas i framtiden ska vi, menar Dagnäs, vara en del i att sudda ut de här olika momenten i sättet att leva.

- Man fortsätter att leva på samma sätt, man använder kollektivtrafik och man är hela tiden i rörelse. Han fortsätter:
- Det låter lite halvflummigt, men vi har en enorm konkurrensfördel, du kan fortsätta att göra de saker du gör när man åker med oss. Det kan man inte göra i bilen. Där har vi en stor styrka.

Tage Gripenstam, kommunalråd i opposition i Södertälje, menade i Södertälje-workshopen att frågeställningen om hur kollektivtrafik ska vara en bättre lösning än bilen handlar om två olika frågor: hur man planerar för en ny stad, eller om man planerar inom ramen för befintlig bebyggelse.

- Det är spännande med vilka nya kollektivtrafiklösningar som man kan köra igång i en stad, för att uppnå det som de visar i båda de här exemplen. Det ena är ju ett helt nytt samhälle, så det klart att det är enklare. Men det andra är ju i en gammal stadsbygd. Det är frågan hur man kan och vill prioritera kollektivtrafiken... jag tror att det är viktigt... Jag nämnde tidigare det här med korta resor. Det är precis det du säger. Att bo inom tunnelbanenätet är bland det exklusivaste man kan göra. Då har man en kollektivtrafik som är fullständigt oslagbar. Och det klart, varför ska jag då åka bil? Det finns folk som gör det ändå. Är man inne i stan så är det orimligt, man förstår egentligen inte varför... Man ska kunna gå ut, ta kollektivtrafiken, det ska vara lätt, man ska inte behöva tidtabeller... Det är då det blir attraktivare än bilen. Finns liksom ingen genväg till det. Sen är det en fördel om bussen man sitter i är varm på vintern, kall på sommaren – alltså självklart! Det handlar väldigt mycket om att det är enkelt att resa. Och att man kan lita på att det går. Att man inte behöver fundera på tidtabeller... Det är det man måste konkurrera med.

Nobinas trafikchef i Södertälje, Mackis Tiflidis, talar om att det är en kombination av olika åtgärder som behövs för att få till en kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen i Södertäljes stadstrafik.

- Idag är vi lite hönan eller ägget här... Ett mellanläge, har vi tillräckligt stor volym för att få en tät trafik för att kunna satsa ännu mer på det här? Jag tror att man ska titta på, och

koncentrera sig på, en del utav det här med, som vi har varit inne på här i Södertälje. Med stornät som går så pass tätt, och att ha kanske parkeringar för bilarna till att börja med, där de kan ta sig till de här näten som går väldigt tätt. Som ansluter till nästa nät som man ska med. Så att det blir tillgängligt. Nästa steg det är när vi har fått upp volymen där, kanske titta på hur tar vi bort de här andra delarna, som har gjort att folk har varit tvungna att ta sin bil till dem?... Men jag tror att det är någonstans där vi måste börja tänka på, hur kan vi göra den där växlingen? Och den tar det lite tid att göra. Men börja redan nu, och planera för det.

Anna Gustafsson, som är trafikplanerare i Södertälje, hakar på den frågeställningen och menar att det beror på hur förutsättningarna ser ut för att skapa rörlighet.

- Bättre än bilen? Det är en samverkan mellan var man bor och vart man vill. Vad man har för stora stråk som människor vill röra sig... just kollektivtrafiken, där är det ju stora stråktänk... Hur man vill röra sig i stan... Och det kanske i vissa delar också handlar om kostnad... Och man känner att man inte vill ha utgiften varje dag för parkering... Är det gratis med parkering, kanske det är lättare att ta bilen än om man känner att man måste betala. Allra helst om man då måste gå från sin parkering till sin arbetsplats.

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, talade i workshopen som arrangerades i Karlstad om sin kollektivtrafikforskning där kunden söker lösningar som gynnar henne/honom.

- Vi pratar om att resenären söker ”värdeskapande i användning” genom att man använder kollektivtrafiken som ett verktyg för att ta sig fram. När man börjar tänka i de termerna kan bilen bli en belastning, därför att när jag rör mig mobilt så måste jag sedan bli av med bilen. Om jag struntar i om förflyttningen sker med bil eller buss utan det viktiga är att jag måste ta mig fram, då plötsligt blir det ett annat landskap, och då måste vi ju tänka på ett annat sätt.

Sven Allan Bjerkemo, från Bjerkemo Konsult, talade i Lund-workshopen om rörlighet då det fångar in hela resan.

- Det som var väldigt bra i filmen var det här med rörlighet. Jag tror man ska fokusera på rörlighet, förflyttningmöjligheterna. Det måste vara det som blir bättre när man tar kollektivtrafiken. Det är ingen poäng att sitta och köra 25 mil till Karlskrona när jag ska föreläsa, när jag kan ta tåget och sova, förbereda mig osv. Det är påtagliga fördelar, fastän tåget är lite långsammare.

Sven-Allan tar ett exempel från Zürich om hållplatsinformation mellan olika trafikslag och hur det ökar rörligheten.

- Jag har nyss avslutat ett annat projekt om bytespunkter, information på och om hållplatser osv... I Zürich har man displayer på samtliga bussar, spårvagnar och tåg. Där visar man när man närmar sig en hållplats vilka bytesmöjlighet man har till andra linjer, hur man ligger till tidtabellsmässigt. Man talar t.o.m. om att man kan byta, men du får sno dig på lite om du ska hinna. Det tog oss inte mer än tio minuter att lära oss hela Zürichs kollektivtrafiksystem. Vi visste inget från början, vi hade inga linjenätskartor.
- Och så växlar man då med annan information. Man kan använda dem för marknadsföring också, tala om som man gör i Nantes, det är den här hållplatsen du kommer till och visa bilder på hur byggnaderna ser ut. Då kan folk lätt orientera sig och ta sig vidare. Man fokuserar på människans behov hela tiden, hela förflyttningsbehovet, inklusive att hitta till målpunkten.
- Det finns allt fler studier som visar att den här typen av kvalitetsfaktorer blir allt viktigare, vi brukar oftast fokusera på resor inom kollektivtrafiken enbart, fordon etc. Men det är viktigt för kollektivtrafiken att vi i mycket högre grad ser samspelet med omgivningen och den (del-)roll kollektivtrafiken spelar i vårt aktivitetsmönster och bidrar till vår livskvalitet.



KOLLEKTIVTRAFIK DEL I SAMHÄLLSBYGGE

2. KOLLEKTIVTRAFIK DEL I SAMHÄLLSBYGGE

Nobinas film från Dartford i Kent, England, är en fortsättning på tema *1. Rörlighet* och stimulerade till reflektioner kring hur kollektivtrafik kan ses som en aktiv del i samhällsbygget. Filmen ger ett exempel på ett samhälle där bilen inte kommer att behövas på samma sätt. Ett samhälle där det dagliga resandet sker med kollektivtrafik, och där vi reser tillsammans. Är detta en utopi? Det var flera workshopdeltagare som tog upp tråden att kollektivtrafik är en viktig del i ett samhällsbygge där stadsutveckling och utvecklingen av kollektivtrafik går hand i hand.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, tar upp Karlstad som ett gott exempel där kollektivtrafik är en del i samhällsbygget.

– Jag har bara varit i kollektivtrafikbranschen i två år, men det är bara ett enda ställe där jag sett att man låter hela stadsplaneringen utgå ifrån kollektivtrafiken, och det är i Karlstad. När man planerar för att Karlstad ska växa har man gjort några olika scenarior. Ett som är vattennära, ett som är mera översvämningssäkert, och ett som är utbyggnad av befintliga områden. Hela tänket bygger på att man från början ritar in BRT-linjer, med snabba busstråk. Och sedan lägger man utbyggnadsplanerna helt efter det här stråket. Utgångspunkten är att ingen ska ha mer än x minuter gångväg till bussen. Har ni sett det i någon annan stad?

Staffan Norberg, kommunalråd i Södertälje, ger en exposé över hur Södertälje som stad är stadd i utveckling och förändring där man har lämnat miljonprogrammet och gått över till att börja ”bygga stad”.

– Det finns en officiell bild av hur Södertälje ska se ut i framtiden. Man kan säga att det är lite av paradigmskifte. Det har funnits en nationell trend, sedan 60-talet att man bygger nya stora bostadsområden utanför stan. Och Södertälje är ju ett bra exempel på de. Vi har gamla miljonprogramsområden och så har vi en stadskärna som har legat lite i träda i många år. Och så i det här nya så bryter vi lite med det tänket. Och nu säger vi: Så här ska vi inte bygga städer längre. Det är nya trender i stadsplaneringen... Vi måste... bygga mera stad. Dvs vi ska bygga ihop de här satelliterna med staden på olika sätt. Göra mera stad. Stadskärnan är det fokus på. Vi ska bygga mycket mera bostäder. Och sen vet vi ju också att när det smäller ute i världen så kommer det nya människor till Södertälje, den trenden lär inte upphöra... Vi kommer att bli fler människor här i Södertälje. Vi har en väldigt kraftig inpendling från Sörmland till Södertäljes 45 000 arbetsplatser. Det är Sörmlands största arbetsplats. Det är människor som företrädesvis åker bil, sitter och pendlar in. Vi har just nu fler parkeringsplatser än vad man har runt Arlanda... Detta är en utmaning ur miljöperspektiv.

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och tillika miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, tecknar vid workshopen i Lund en bild över hur Lund som stad kommer att växa och att kollektivtrafiken är en viktig del för att klara av denna tillväxt, såväl utifrån klimatmål som utrymme i staden.

– Det finns en stor acceptans för att staden ska förändras, så att det ska vara lätt att röra sig inne i stan. Det ska finnas mer utrymme för att umgås, ska finnas mer grönt, staden centrum ska vara mer levande, vi måste vidta åtgärder för att den småskaliga handeln ska trivas i Lunds city. Vi ska klara klimatmålen, det finns en överenskommelse kring klimatutsläpp som är ganska så unik. Det är ingen som reserverar sig och det är ambitiösa målsättningar. Däremot är man inte överens när det gäller åtgärderna för att nå dit. Men det gäller att hitta förändringar som det går att få majoritet för. I min vision ska det vara lätt att bo i Lund utan att äga en bil. Bilägandet bör vara reserverat för dem som bor utanför tätorten. Där kan vi inte ordna buss- och övrig trafikförsörjning som gör det bekvämt att leva utan egen bil. Jag tror inte att tiden är mogen för den visionen ännu... Man kan ju arbeta stegvis åt det hållet. Och ett steg går, för jag lämnat flera förslag till tekniska nämnden som jag har fått gehör för. Vi borde ångra det misstag som gjordes när det beslutades att regionala bussar inte ska angöra kärnan. Det är rimligt att planera för att busstrafiken tillsammans med cykel- och gångtrafik tillgodoser lejonparten av persontrafikbehovet. Och sen spår-vagnen där bussen inte räcker till... Men man behöver komplettera den ibland, taxi eller hyrbilar, eller en bilpool som får stå för det som inte bussen och spår-vagnen och cykeln klarar av.

Lunds kommun är idag ca 110 000 invånare och Karin Svensson Smith fortsätter om Lunds tillväxt:

– I Lund finns Nordens största universitet och högskola. Detta leder till att många företag och andra arbetsplatser vill finnas i närheten. Kommunen planerar för att växa med 50 000 inom ett drygt årtionde... Det är bra beskrivet i regionplanen om stadskärnornas betydelse och hur viktiga de är för att bibehålla och öka städernas attraktivitet. Det faktum att Skånetrafiken framgångsrikt knyter ihop många att Skånes olika stadskärnor är väldigt betydelse för att många vill bosätta sig i Skåne. Motsvarande gäller för Stockholm. Och en stor del av de prognoser som görs från regionplanekontoren i kombination med hur vi vill att samhällena ska utvecklas bör vara bas för hur vi måste satsa från kollektivtrafiken sett då.

Bra kollektivtrafik måste vara i samklang med samhällsplaneringen. I botten ligger att strukturerna måste finnas på plats för att få till en bra kollektivtrafik, menar Anna Mostert från SL Trafikförsörjning i Södertälje-workshopen.

– Jag tror att det är en kombination där, vi måste ha strukturerna på plats för att kunna ha en bra kollektivtrafik. Det är egentligen inte visionärt, vi måste göra det nu. Vi sitter fast med getingmidjan som byggdes någon gång i början av 1900-talet, som vi inte har kommit längre med i Stockholm. Det är viktigt att vi redan nu satsar på kollektivtrafik. Sen tror jag mer på koncept på framtiden att... man tänker utanför lådan...

Ragna Forslund, chef för SL Trafikförsörjning, fortsätter:

– Men det är inte SL som behöver göra allting. Det är ju hela tanken med nya lagstiftningen. Jag är jättenyfiken på om det blir några kommersiella initiativ, som ser en massa möjligheter. Det är viktigt att vi fortsätter på vår inslagna väg, med ett ökat helhetsansvar för Nobina och andra trafikoperatörer. För att vara konkret så har de större ansvar för lokal marknadsföring, trafikplanering i det dagliga. Det är de som kan det bäst. Samtidigt som det är viktigt att ha fokus längre fram på det här med samhällsplanering i samklang med kollektivtrafik

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, reflekterar i Karlstad-workshopen över hur kollektivtrafiken kan bli en drivkraft för ett län som Värmland där bilen är norm. Ett län med en större stad och en glesbygdsproblematik.

– Värmland måste hålla ihop och inse att det som är bra för Karlstad, och det som är bra för Värmland. Vi måste hitta en synergi. Han fortsätter.
– Det är utifrån arbetsmarknads-regionsperspektivet som vi måste hantera kollektivtrafiken. Därför är det väldigt kul som forskare att se hur framgångsrik Karlstadsbuss har varit med sin utveckling. Och hur framgångsrik Värmlandstrafik har varit som initiativtagare till sitt industridoktorandprojekt som drivkraft i sin utveckling. Om samlade krafter i Värmland har ett gemensamt perspektiv för kollektivtrafiken kan den bli ett lokomotiv och en drivkraft för att det är gott att leva i Värmland. Och att vi kan hantera det. Detta har jag exempel på från Freiburg, det var stadstrafiken som utvecklades först, men när man insåg att man kunde införa regionkort, så lever regionen i symbios med staden i en gemensam arbetsmarknadsregion. Och det är det vi kan se kan ske i Värmland. Och det är den stora utmaningen. Och då är Karlstad lokomotivet i denna utveckling.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, är i samma workshop också inne på att kollektivtrafik är ett verktyg för regional utveckling och därmed en bas för samhällsbygge.

– Kollektivtrafiken är ju det enda verktyg som politiken regionalt och lokalt behärskar själva, och finansierar själva. Allt annat som har med regional utveckling att göra finansierar staten. Kollektivtrafiken är väldigt viktig. Han fortsätter. Ett bra exempel på det, om vi skulle ha en realistisk vision på det, så skulle det vara dubbelspår från Lilleström i Norge till Laxå eller Hallsberg i Sverige, och snabbtågsstandard, alltså 250 km/h. Det är en vision som jag tror att vi skulle kunna få politiken att ställa upp på, på tidsperspektivet 30 år. Men ska det bli trovärdigt, då måste det dubbelspåret ritas in genom detaljplanerna i Karlstad, över Kroppskärrsjön, genom Skattkärr och Alster och Spånga. Kan man få till den kopplingen mellan vision och det vi gör idag, då blir det verklig drivkraft i utvecklingen.

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, menar att bilen har varit norm i samhällsbygget från 1950-talet.

– Man ställde sig frågan under 50-talet ska vi anpassa städerna till bilen eller ska vi anpassa bilen till våra städer. Och man sa vi bygger om våra städer. Det var ett stort och djärvt grepp. Man har hela tiden främjat bilen som resealternativt, jämfört med kollektivtrafiken. Och det har fortsatt så i 30 år. Då blir det att vi sitter med en väldigt låg marknadsandel i kollektivtrafiken. Om vi tittar 30 år framåt så är det väldigt tufft att göra genombrytningar i det som redan är byggt. Däremot är det betydligt lättare att titta framåt, att vid all nybebyggelse att vi har den här insikten med oss.

Klas Jansson medverkade i Karlstad-workshopen och är som stadsbyggnadsdirektör i Karlstad med och bygger staden där kollektivtrafik är en del i stadsbilden.

– Vi har ansvaret för stans fortsatta utbyggnad. Ett tydligt uppdrag vi har i vår översiktsplanering är att vi bygger en stad där transportbehoven minskar. Hur kan vi komma tillrätta med de barriärer som finns i form av vattenområden, stora vägar och järnvägar? Det är en viktig del i vårt arbete. Vi tittar just nu på ett kollektivtrafikstråk, just för att kunna få ner restider.

Klas Jansson går sedan över till att Karlstad kommun är en del i det regionala perspektivet.

Sen är vi också delägare i Värmlandstrafik. Vi har ett regionalt ansvar att bygga ett hållbart transportsystem, för hela länet och för våra kopplingar i landet. Vi gör det samtidigt. Vi ska planera för att minska behoven av transport, öka kollektivtrafiken, öka cykel- och gångtrafikens konkurrenskraft mot biltrafiken. Det är det vi jobbar med.

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, fortsätter och kopplar samman det lokala och det regionala perspektivet i fallet Värmland och syftar till Klas Janssons kollektivtrafikstråk, som kommer att gå tvärs igenom hela Karlstad från köpcentra Bergvik i väster till Karlstads universitet och området Välsviken i öster.

– Den här idén som finns här i Karlstad och dra en BRT-lösning genom Karlstad. Det är ju fantastiskt för regiontrafiken därför att då händer det som händer i Freiburg. Bussarna går inte in till centrum, utan de går till ändpunkterna till BRT stråket som går genom staden. Där blir en naturlig övergång och då plötsligt så spelar ingen roll med tidtabeller eller så. Staden har så tät tidtabell att det är fem minuters trafik eller tiominuterstrafik, så vi behöver inte tänka på det. Regiontrafiken bara kommer in och dockar in. Då plötsligt så blir det jättebra både för Värmlandstrafiks regionaltrafik och Karlstadsbuss stadstrafik som båda utvecklas. Då sker detta i samklang. Men jag tror att politiker och tjänstemän måste börja och prata med varandra och skapa den här gemensamma visionen. Det är det som K2020 har åstadkommit i Göteborgsregionen. Man har fått en gemensam målbild och ett gemensamt språk. Här har vi den stora möjligheten i Värmland. Vi har komponenterna, men vi har inte fått till det här samtalet än.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, konstaterar.

- Sista åtta, nio, tio åren så har Värmland förändrats från nio eller tio lokala arbetsmarknadsregioner till sju. Kan man fortsätta den utvecklingen med stöd av kollektivtrafiken. Övertyga våra politiker om att man får den effekten, då skapas en större och starkare lokal arbetsmarknad. Då har vi en bra drivkraft för att få den finansiering som behövs för att fortsätta den utbyggnaden. Man måste peka på vikten av kollektivtrafiken som regionalt utvecklingsinstrument. Och samtidigt övertyga om att ska vi få effekt av det, då måste det också satsas systematiskt och långsiktigt

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, menar att Värmland och Karlstad är det goda exemplet på att det ger effekt när kollektivtrafiken blir en del i samhällsbygget.

- Bussbranschens riksförbund har ju pekat på att Värmland och Karlstad sticker ut när det gäller kollektivtrafiken av Sverige. Här i Karlstad har vi ju om vi jämför med 2005 nu 2 miljoner fler resenärer per år. Vi hade 3,9 miljoner resenärer 2005. Prognosen för i år är 6 miljoner. Och det med samma fordonspark som 2005. Första halvåret i år, enligt kundmätningarna, Sveriges mest nöjda kunder. Det visar att vi i Värmland har en organisation som är dynamisk och tillgodoser kundernas behov. Vi har startat en positiv spiral, både i länstrafiken och i stadstrafiken här i Karlstad. Här i Karlstad har vi, som Klas sa, integrerat utvecklingen av kollektivtrafiken, utvecklingen av staden och stans utbyggnad. Och det här är ju någonting som väckt stort intresse runt om i landet. Vi har ägnat 30 år åt att försäkra kollektivtrafiken konkurrenskraft. Vi är väldigt bestämda nu på tjänstemannasidan och politikersidan att så ska det inte se ut om 30 år framåt. En större kommun har en aktiv del i kollektivtrafikens utveckling, det tror jag är en förutsättning för att vi ska fortsätta att klara av det här målet.

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund samt miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, frågar sig hur vi gör busstrafiken attraktiv och tar en pågående politiska beslutsprocess i Lund som exempel på hur politik sätter käppar i hjulet när det kommer till att skapa en attraktiv busstrafik i stadskärnan.

- Hur gör vi busstrafiken attraktiv? Där bör både morot och piska användas. Om man stänger ute bilar från det centrala torget bör det kombineras med bättre tillgänglighet på andra sätt. Park-and-Ride där man kan åka kollektivt till centrum på parkeringsbiljetten kan vara en variant. Det ska inte vara en statussänkning att gå på bussen. Och det är alldeles för många som upplever det idag. Är det smutsigt, ja, det är ju klart att man väljer sin egen bil. Hur gör man det här till något attraktivt? Där måste Lund ändra attityd. Senaste mandatperioden har man ju arbetat för att få bort bussarna. Med tanke på den kollektivtrafiklag som träder ikraft vid årsskiftet så blir det öppet för att operatörer att köra buss där busstrafik inte är förbjuden via den lokala trafikstadgan. Alla kan då bedriva busstrafik där stadsbussarna kör idag. Det är hög tid att reflektera över hur vi bjuder in den busstrafik vi vill ha. Den som höjer värdet på stadskärnan. Bussbranschen

måste ta av sig tagelskjortan och klarlägga det ansvar som beställaren har för utformning av trafiken, incitament och de kostnader för kollektivtrafiken besluten medför. Rösten för att bli av med onödiga och fördyrande detaljregler som försvårar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.

Karlstadsexemplet lyftes även fram som ett bra exempel i workshopen som hölls i Lund. Karin Svensson Smith, ser förklaringen i partnerskapet, samverkan mellan olika aktörer för att få till ett system.

- Jag tror det är en kulturfråga. Kollektivtrafik måste bli en integrerad del av den övriga samhällsplaneringen. Jag har via resor med riksdagens trafikutskott tagit del av kloka systemlösningar utomlands. Det gäller att bygga smidiga strukturer som syftar till att öka kollektivtrafiken ökar på bilens bekostnad... Vad som är viktigt är att bygga framgångsrika partnerskap med en tydlig rollfördelning. Det är precis det jag tror Sören har lyckats med i Karlstad. Han har fått med sig alla parter: jobbar ihop med stadsbyggnadsavdelningen, planarkitekter och andra aktörer som behöver vara med för att resultatet ska bli bra. Han har utvecklat Karlstadstråket, som ni säkert känner till och lyckats skapa en bra samarbetsanda.

Claes-Göran Classon, programdirektör för samhällsbyggnad, talade i Örebro-workshopen om att Örebro är en tillväxtkommun och att urbaniseringen bara tilltar.

- Vi vet att Örebro växer med runt 1 000 – 1 500 invånare per år. Vi ligger på 135 000... Vi har jobbat med och tittat på utvecklingen utifrån regional översiktlig planering. Och det finns inga tecken på att urbaniseringen har bromsats upp, snarare precis tvärtom. Avfolkningen av landbygden den fortsätter nog utan förminskad kraft. Det är inte bara i vårt län, utan i hela Europa. Det är en sån trend. Frågan är om vi kan påverka den utvecklingen? Utan den kommer att fortsätta. Det vi kan göra är att vi landar mjukt i det hela. Kollektivtrafiken är en jätteviktig bit i det, att ge folk möjligheten att bo kvar och samtidigt jobba på en annan ort.

Conny Strand, vd för Länstrafiken Mälardalen, fortsätter och berättar om utvecklingen av kollektivtrafiken och koppling till fördubblingsmålet.

- Vi har målsättningen, en vision egentligen, som vi delar med hela kollektiv-Sverige. Vi ska ha dubbelt så många som åker med oss. Alltså dubbelt så många resor av betalande... I vårt län är resor till och från Örebro det stora. Utanför länet är Stockholm den största destinationen. De krav som kunderna ställer är att det ska vara relevans i vårt utbud. Oavsett om det är tåg eller buss. Resan ska passa mig som resenär, och det ska gå snabbt. Och kan vi leverera detta har vi förmodligen någonting som är bra. Resandet i sig ökar ju hela tiden... vi försöker i projektform och i gott samarbete, alltså på olika sätt jobba fram modeller... så att vi på ett systematiskt sätt planerar trafiken, tittar på starka pendlingsstråk, och där vi utvecklar stomlinjer, ett trafikeringskoncept med tät trafik, med så snabb trafik som

möjligt och med alla trafikslag i samarbete... Vi har börjat i den norra länsdelen och där hittat goda möjligheter. Och... ändrar vi busslinjen från att ha gått sicksack till rakt fram, tappar vi ju bort hållplatser och mötesplatser. Vi måste ordna kapillärerna på något sätt. Gör vi detta i samarbete med kommunerna och upphandlad skolskjuts, och sen linjelägger den, så får vi en effektivitet i hanteringen, som faktiskt innebär att vi spar pengar. Dessutom blir en större trafik tillgänglig för alla, eftersom skolskjutsarna öppnas. I stan här, Örebro, har vi ett trepartssamarbete, som fungerar bra. Och det måste fortsätta att utvecklas, mellan länstrafiken, Örebro och bussbolaget – och i det måste vi hitta en lösning.



3. DET KOMMERSIELLA I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Tidningsmannen Ulo Maasing är branschexpert inte minst vad gäller kommersiell busstrafik och var med på workshopen i Skövde. Han presenterade där en egen berättelse om bussföretaget Trent Barton i Storbritannien. Ulo ger en kort presentation av företaget.

- Trent Barton är ett bussbolag som föddes vid avregleringen för 25-26 år sen i Storbritannien. Det är väl ungefär dubbelt så stort som Nobinas verksamhet här i Skaraborg. De har ungefär 230 bussar i trafik. De kör förortstrafik till Nottingham. Omsätter 450-500 miljoner, och gör en vinst på ungefär 100 miljoner. Han talar om hur företaget har en genomgående medveten design på sina bussar.
- De har anlitat externa designers, så varje linje har en helt egen färg. De har avskaffat linjenumren, varje linje har ett eget namn – som anknyter till den sträcka de kör. Den exteriöra färgen är kordinerad med inredningsfärgen. Han fortsätter sedan med komforten i bussen.
- På förortslinjer, som går var tionde minut eller varje kvart, har man gått över till att man bara ska ha tre stolar i bredd. Därför att ingen gillar att sitta och trängas. Vi står inför en ny tid, alla vill sitta och jobba. Även om inte alla har bärbara datorer, så har de Ipad eller nåt. Så man har offrat lite utrymme från sittplatser. Man har gått över till att ha bara läderklädda stolar i förortsbussarna, trådlöst internet och luftkonditionering är självklar för dem sedan flera år tillbaka. Ulo tar sedan upp upplevelsen och att syftet med resan inte är resan i sig utan rörligheten att förflytta sig från a till b.
- Man är angelägen om upplevelser under resan. Precis som Ragnar Norbäck sa i filmen; Det är inte för att resa som folk sätter sig i bussen, folk vill ju egentligen inte vara där. De vill ta sig från a till b. Men då gäller det att göra den upplevelsen så positiv, så att de fortsätter att välja den. Tilltalet till sina kunder är också något som Trent Barton värnar om enligt Ulo:
- Det handlar inte bara om sofistikerad teknik för att få ombord folk. Det handlar också om kollektivtrafikens tilltal till sina kunder. Vad man har för ton i kommunikationen. Titta på en SL-buss, Västtrafik-buss, så tänker man inte: Vad läcker den är. Det där företaget Trent Barton, ska bara visa en bild på en buss baksida. Det ser ut som en modeaffisch, men det är en bussbaksida. De lyfter fram sina förare jättemycket. Den här tjejen heter Tanja. 'With Tanja driving, you are in a really good company'. Deras slogan är: 'Trent Bartons, the really good bus-company'. Och så har man ett visst antal förare som man lyfter fram så här. Det här tillsammans med andra åtgärder, som i och för sig, som är jättesmå, bidrar till en ton. Ett annat exempel är hur företaget hanterar missnöjda kunder och att företaget vill lära sig varför en kund är missnöjd: Om du har en missnöjd resenär på bussen, så är alla deras förare auktoriserade att omedelbart betala tillbaka deras biljettpengar. Resenären får fullfölja resan, men de får pengarna tillbaka – bara de talar om vad de är missnöjda med. Därför att bussbolaget vill veta vad de är missnöjda med. Deras kundservice är uppmanad att försöka få kunder att klaga. Framföra vad de är missnöjda med. Kan ni tänka er Västtrafiks kundtjänst, snälla vad är ni missnöjda med i vår trafik?

Hans Zachau, industridesigner, partner, Lighthouse Design, och fortsätter i samma workshop på spåret att kollektivtrafik måste ha "ett kommersiellt tänk".

- Det finns höga ambitioner med resandet, man vill ju fördubbla resandet till 2020. Ska det ske på frivilligbasis, så gäller det att ha ett kommersiellt tänk i allt man gör i kollektivtrafiken. Om man ska konkurrera med framförallt bilen. Bilen kommer att drabbas av förbud, rent fiskalt när det gäller privatbilismen, men samtidigt så måste man hitta en sak som gör det lustfyllt. Mer än färgsättning, gå djupare än så. Ta till sig ny teknik, att man använder det som står till buds, som man gör i andra branscher.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, tar ett exempel från Stockholmsområdet när en ny direktbusslinje sattes in mellan Norrtälje och Stockholms centrum.

- Våra nya dubbeldäckare, de ville vi kalla för Norrtälje Express. Då skulle alla fatta att det är en snabbusslinje med komfort, mellan Stockholm och Norrtälje. Men det fick vi inte, trafikhuvudmannen sa nej. Det ska vara stombuss-blå, den ska heta 676. Då missar man ju bussen som reklampelare för att nå nya kunder. Om det hade varit kommersiell trafik hade det här varit självklart. Att hitta på ett bra namn, och göra bussen synlig för nya kundgrupper.

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, tar ett exempel från Sverige där Wallenberg skapade Roslagsbanan som sedan blev en bra kommersiell affär.

- Täby, Djursholm. Det finns Roslagsbanan, och den var ju privat till för inte så många årtionden sedan. Och likadant Saltsjöbanan. Marken där ägdes av Wallenberg, och han var ju smart, han byggde ut de här banorna. Och så byggde han villabebyggelser längs banorna. Så han kunde sälja marken till högt och fint värde, för att folk kunde pendla till Stockholm. Det är 100 år sen.

Sjur Brenden, operativ chef, Nobina Sverige, menar i Lund-workshopen att vi måste bli mer kommersiella.

- Det mesta är ju sagt här nu. Men i tillägg tror jag faktiskt att vi måste våga att bli mycket mer kommersiella. Vi har varit alltför laidback i branschen, och låtit kunderna komma till vårt förträffliga system. Tycker vi själva. Vi måste, som vi sagt tidigare, göra produkten relevant för kunderna och våga sälja det. Verkligen sälja det. Sen måste vi jobba med fördomarna om oss, som finns bland kunderna. Bland potentiella kunder. De tror en massa saker, som de egentligen inte vet. Med små medel kan vi faktiskt höja deras kunskap om alla de förträffligheter som finns i mycket av det befintliga systemet. Till att få in fler kunder. Om man ska mot fördubblingsmålet. Driva enkelhet.



4

DET INDIVIDUELLA I KOLLEKTIVTRAFIKEN

4. DET INDIVIDUELLA I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Hans Zachau, industridesigner, partner, Lighthouse Design, reflekterar i Skövde-workshopen över bilens egenskaper på det individuella planet. Hans tes är att man måste skapa en sfär för det individuella i kollektivtrafiken för att den ska kunna matcha bilen.

– Jag funderar på vad bilen har att erbjuda. Vad är det vi slåss emot? Det finns några huvudpunkter. Det första är att bilen är så flexibel. Det andra är att det är en egen sfär, vad gäller klimat, entertainment, kontemplation, och komforten, man styr över sin egen komfort. Den är alltid redo, bilen finns alltid där. Statusfylld. Det kan vara fel begrepp. Men vi pratade, redan när vi designade tunnelbanan, att status är något man måste ta hänsyn till. Det låter nästan dumt när man säger det. Men det finns någonting ”värdighet i resandet”. Som jag tror är en viktig punkt. Det är ett nära redskap, det är en förlängning av dig själv... men även redskapet, närheten, att man hanterar något själv. Sen är det både en person- och en godstransport. Det är väldigt viktigt att tänka på, att man kan ta med sig väldigt mycket saker – handla och stuva in saker. Och det är det vi slåss emot egentligen, de här punkterna. Hur ska man göra det bättre. Ska man upprepa bilen? Jag tror inte man ska göra det i allt. Men en nyckelgrej för mig är: *man måste ha det individuella i kollektivtrafiken*. Sfären. Det vi pratade om förut, plattformen för att kunna göra olika aktiviteter. Skapa möjligheten för detta. Vi kommer in på det mer och mer, när det gäller infotainment och allt som man kan göra med sin lilla pod. Det är lättare att skapa den mentala sfären idag, än vad det var för 20 år sen.

Moderatorn Mats Huss, JJP, introducerar det individuella i kollektivtrafiken i Södertälje-workshopen med hänvisning till Hans Zachau. Kristofer Hansén, som är Head of styling/ industrial design på Scania, börjar.

– Vi gör emellanåt denna typ av konceptstudier, och ganska så ofta är det studenter som gör exjobb. Då lägger vi upp en idé, gör en research, går ut och frågar folk t.ex.: Varför åker ni inte eller varför åker ni buss? Den aspekten kommer alltid fram, att man inte känner sig privat. Det är jobbigt att sitta nära någon som sitter bredvid och detta blir då oftast en del av designvisionerna, en lösning där stolarna är satta vända från varandra, lite skevade, så att du sitter snett bakom. Det är alltid den lösning som kommer fram eller det problem som beskrivs. Även om du åker tillsammans, så vill du kunna sitta relativt privat. Det ser man inte i de fordon som finns, utifrån tillverkarna, att just såna lösningar levereras ännu... Det borde finnas idéer om det i alla fall.

Mats Huss för frågan tillbaka till Kristofer Hansén och frågar om Scania inte tänkt på detta. Hansén svarar.

– Självklart gör vi det. Men då ska någon köpa den bussen.

Mats Huss menar utifrån egen erfarenhet från industridesign att bra design inte behöver kosta med pengar, tvärtom. Anna Mostert från SL Trafikförsörjning svarar.

– Vi upphandlar antal sittplatser, så jag får nästan skicka över bollen till Nobina, när det gäller bussen och hur den ser ut.

En företrädare från Nobina svarar att han inte tror att det finns någon som har en bra lösning på samspelet mellan individuell trafik kontra kollektivtrafik.

– Tror inte det är någon som har lösningen på det. Vi ser att där vi får möjlighet att konceptualisera vårt erbjudande, där ger det väldigt stor effekt. Men eftersom att vi är en samhällsservice måste vi ta hänsyn till alla någonstans. Det är ingen hemlighet, det är många linjer i Stockholms län som vi skulle vilja köra med klassiska turistbussar istället. Det blir en ideologisk fråga. Därför att det ska vara lågt golv, det ska vara tillgängligt för alla. Det är en komplex fråga. Det är lätt att det varken blir hackat eller malet. Vi som operatör skulle gärna vilja handla mer innovativa fordon om det efterfrågades.

Jens Plambeck, chef strategisk utveckling, SL, hänvisar till SL:s kundundersökningar om vad resenären prioriterar som viktigast för att åka kollektivtrafik.

– Våra kundundersökningar... Man har ju kommit fram till tre områden som är prioriterade: det ska vara tryggt, punktligt och trängselfaktorn, det ska inte vara för trångt. Det är egentligen de grejorna, som vi har uppfattat, som är framgångsfaktorerna för att få fler resande. Att det ska vara enskilda bås i våra fordon, det har jag inte hört någonting. Men jag kan tänka mig att det är olika förutsättningar för olika typer av resanden. Ska man resa långt, från nord till syd, det är bussfärd där man kan sitta lite för sig själv, uppkopplad, hämta kaffe. Huvuddelen av våra resor är under 20 minuter och en kvart, man vill ju komma fram, det ska vara i tid, det ska vara tryggt, det ska inte vara alltför trångt.

Lars Greger, kommunalrådssekreterare i Södertälje kommun, lyfter fram tiden som en viktig faktor för värdeskapande för resenären som åker med kollektivtrafik.

– Om man tänker på vad som är fördelen med kollektivtrafiken jämfört med bilen, en stor fördel som jag ser är att man kan göra något värdeskapande med tiden. Även om man åker en kvart fram och tillbaka till jobbet över dagen, så är det en halvtimme om dagen. Man kan ha ett litet bord där man kan sätta upp datorn. Om man kan använda den här tiden som man åker till någonting vettigt. Och även placera stolar så att man kan ringa privata samtal, är en annan grej. Det är något jag saknar när jag sitter på pendeltåg, tunnelbana och kortdistansbussar. Det finns aldrig de här möjligheterna, som att sätta upp en liten dator t.ex., som finns när man åker längre resor med buss eller tåg. Det behöver kanske inte vara på hela bussen, på alla platser, utan att det finns på hälften av platserna.

Mackis Tiffidis, trafikchef Södertälje, Nobina, pekar på de goda exempel som redan finns i trafiken Nobina kör idag.

– Vi kommer tillbaka till det här med privata utrymmet. Yta är något som är exklusivt, det blir dyrare, vi har befolkningsökningen. Tittar man på hur man får den här privata sfären, lilla bubblan man kan vara i själv... Tittar man på Japan, kan tekniken vara det du pratar om, att vid sin plats kunna fälla upp sin dator. Så blir det som en liten avskild plats, där man är helt fokuserad på det andra. Och då blir det en mentalt privat plats som man har skapat. Vi har det exemplet i Norrtälje med dubbeldäckarna, tekniken finns, man kan fälla upp sin dator och jobba på vägen in. Man får den här lite mer privata ytan, samtidigt kunna vara effektiv, nyttja tiden till något annat än bara ratta en ratt på väg till sitt arbete.

Hans Zachau, industridesigner, partner, Lighthouse Design, är i Skövde-workshopen inne på att det borde vara möjligt att skapa en plattform interiört i en buss som ger möjlighet till olika aktiviteter.

– Jag tänkte på den här resandegruppen, det är ju inte en homogen grupp. Det finns ju väldigt många önskemål... Men att sen skapa en plattform som ger en möjlighet till olika aktiviteter med olika frekvenser, med olika utrymmen under dygnet, så man tänker på fordon på det sättet också. Att det kan vara läshörnan, arbetshörnan, vara någonting annat, att man lämnar en öppen plattform.

Mikael Johannesson, kognitionsforskare i Skövde, lanserar konceptet att ”personalisera” resandet för personer som reser varje dag.

– Det vore bra om man kunde personalisera resandet om man reser varje dag. Vi pratar framåt... Motsvarande kortet med personliga inställningar. Om man framledes kommer ha tillgång till informationen direkt i bussen. Att man har sina inställningar osv., när man sätter sig på en ny plats. Om man identifierar enheten, inte sig själv om man nu pratar om integritet. Vill man sova på morgonen så kanske sätet ställs in. Eller jag vill alltid läsa Dagens Nyheter... Vad det nu än är. Personalisera... Det ska inte spela någon roll vilken buss man åker på. Han återkommer senare med samma tema.

– Integrera... Då tänker jag på arbetspendlingen, att integrera det med arbetet på alla sätt som går. Det har ju lyfts upp ett antal exempel. Det är den absolut främsta punkten. Och sen i linje med det individualisera sitt åkande som Hans var inne på. Alla har sin personliga inställning till allting. Alla har samma möjligheter, men det är olika tycke och smak. Det är mindre och mindre formstöpning hur man gör saker. Det måste även kollektivtrafiken kunna vara.

Jonas Kempe, operativ chef på Nobina, pekar på att det individuella också kan handla om att ha kunskap om att kunna skapa sin egen individuella resa, och då handlar det om att få kunskap om att lösa sitt egna resbehov.

– Det är väl det Mackis är ute efter, hur gör man transformationen praktiskt och ekonomiskt? Det här andra med att få det privat, det behöver inte nödvändigtvis ha att göra med

själva produkten i sig. Det är istället att jag känner mig träffad av kollektivtrafikens erbjudande. Dvs, vad blir jag utsatt för marknadsföring? Får jag hem något i brevlådan? De här tre linjerna behöver jag känna till. Nu är det någon som riktar sig till mig. Det ligger en begränsning i hela namnet kollektivtrafik. Att man inte känner sig riktigt träffad. Det är inte relevant för mig, det blir aldrig personligt.



MOBILITET UTIFRÅN HELA RESAN

5. MOBILITET UTIFRÅN HELA RESAN

Frågan om hela resan från dörr till dörr och inte från hållplats till hållplats som Ingemar Frid, planarkitekt i Skövde, mycket riktigt påpekade och som handlar om ”mobility management” har haft många förespråkare i de olika workshoparna. Jan Anders Johanson, hållbarhetskonsult på Ecomitech, menade i Lund-workshopen att man inte bara kan se till själva reseupplevelsen utan måste se på hela resan.

– Jag vill gärna inte bara lösa själva reseupplevelsen, utan hela resan... När vi jobbar med de gemensamma transporterna så tror jag att vi måste titta på detta. Hur jag förflyttar mig från bostaden till något färdmedel, behovet av att byta färdmedel och var jag sedan hamnar någonstans. Och tyvärr är det så, att det kollektiva har svårt att konkurrera med bilen, man går in i garaget och trycker på en knapp och så kör man till arbetsplatsen. I planeringen av den gemensamma trafikapparaten så måste man titta på hela resan, hela förflyttelsen.

I Karlstad reflekterade Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, över att varje trafikslag måste användas utifrån sina premisser.

– Om man tar resenärsperspektivet eller kundperspektivet, så är frågeställningen vad ska jag göra med mitt resande? Det mobila tänkandet att jag ska förflytta mig från a till b. Det är ju det som är det intressanta. Då blir inte det här något problem med kollektivtrafik kontra bilen. Om vi tittar på var vill jag bo? Vill jag bo långt ute där vi inte kan få kollektivtrafik? Då kanske jag måste starta dagen med bilen och då måste det finnas bra parkeringsplatser vid knutpunkterna vid huvudstråken, så jag kan ta mig in till staden. Bilen är ju värdelös om jag ska förflytta mig längre sträckor. Därför att det tar för lång tid. Det är ju samma sak, bussen är ju värdelös om den är nedprioriterad och ska konkurrera med trängsel tillsammans med bilen i körfilerna. Vi måste skapa system där man väljer det som är bäst för det man behöver. Det är ju hela resan som är det viktiga. Och när folk börjar tänka så då blir valet enklare. Jag själv har börjat tänka så, att jag inte har råd att sätta mig i bilen och åka några längre sträckor, därför att då kan jag sitta och jobba och läsa.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, tar i Skövde-workshopen också upp att restid kan användas till arbetstid och ger konkreta exempel på hur internetuppkoppling börjar bli en del av stadstrafiken.

– En annan aspekt är vad man gör under restiden. Idag har ju många ganska långa jobbpendlingstider. I Stockholm är det inte ovanligt med 30, 40, 50 minuter. Bara en sån sak som att internet borde vara självklart i all stadstrafik... Vi har det i dag i Norrtälje-bussarna, vi har precis lanserat det i bussarna uppe i Umeå, men ute i landet är det fortfarande rätt ovanligt. Om du kan förvandla restid till arbetstid, så uppfattar du tiden på bussen på ett helt annat sätt. Speciellt om du jämför det med tiden du spenderar framför ratten.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, ser skillnad i valet för ett glesbygdslän som Värmland kontra ett storstadsområde.

– Det är väldig skillnad om du ställer frågan i Värmland eller om du ställer den i Stockholm. För vår del handlar det främst om att göra kollektivtrafiken till ett alternativ till bilen. Och även det kräver en definition, för det klarar inte vi överallt. Det måste finnas ett så pass politiskt mod, så att man pekar ut och säger: De här distanserna, de här sträckorna. Våra fyra tåglinjer, våra åtta tunga busslinjer t.ex. Där ska kollektivtrafiken vara ett alternativ till bilen. Då kan man få en effektiv samverkan. Då kan man hitta ”park and ride”-lösningar. Vänjer sig människor på ett lättare sätt att göra byten, bilen kan vara en del av resan – utan att det är fult. Och en dag kanske du måste ha bilen hela vägen, men ta den. Det ska inte vara skamfullt. Kollektivtrafiken ska vara ett alternativ, som är fullt realistiskt. Då måste man definiera, avgränsa och göra den riktigt bra.

Tage Gripenstam, kommunalråd i opposition i Södertälje, frågar sig hur man kan göra kollektivtrafiken attraktiv inte bara för stombusslinjerna utan också för kortare kollektivtrafikresor.

– Det finns en annan del, och det är hur man jobbar med de korta resorna. Och det är ju en fråga till SL egentligen. Därför att om man tittar på det visionärt. Jag tror att det är så här, åtminstone i Södertälje, vi har ett väldigt lågt kollektivtrafikresande, och att man inte väljer kollektivtrafik för de korta resorna. Det är mycket smidigare, snabbare att ta bilen... Vi tittar på ett storbusslinjenät tillsammans med SL, för Södertäljes del. Och det är först när man som resenär får tunnelbaneeffekten. Man säger: Jag går ut till linjen, så kommer det en buss. Det är fem – tio minuter. Jag behöver aldrig vänta längre. Jag behöver aldrig ha koll på tidtabellerna. Då tror jag att man får stor effekt bland resenärerna.

Lars Greger, kommunalrådssekreterare i Södertälje kommun, hakar på.

– Jag instämmer. Det måste ju vara väldigt hög kontinuitet. Det måste vara 5 – 10 minuter mellan bussarna, för att det ska kännas riktigt attraktivt. Annars blir det bilen om det finns som alternativ.

Rolf Hedberg, produktchef BRT-system Scania, pekar i Södertälje-workshopen på att det är mycket som måste göras för att hela resan från dörr till dörr ska fungera.

– Jag, som reser en hel del utomlands, det är ett elände. Europas huvudstad Bryssel, att försöka åka kollektivt, det är en mardröm. Det finns väldigt mycket att göra, att göra resan enkel och att komma ihåg från dörr till dörr. Som det här med hela resan... När vi tänker kollektivt... Det är trottoaren hemifrån till hållplatsen. Och en hållplats det ska vara en station. Det här med att göra kollektivtrafikens knutpunkt, de större stationerna, där det finns en kafeteria, kiosk osv. det blir en naturlig mötespunkt. Och just som du säger Lars

utnyttja tiden, alla ungdomar går och sms:ar hela tiden. De utnyttjar tiden. Det stör kanske inte lika mycket om bussen är försenad. Men man vill ändå ha den så frekvent så man inte känner att man går på tomgång. Det finns enormt mycket att göra. Och nu skyller jag inte ifrån mig, men det mesta är utanför själva bussen eller spårvagnen om det ska bli effektivt och attraktivt.

Tage Gripenstam pekar på vikten av samverkan mellan de olika aktörerna för att få till ”hela resan”.

– Det som är viktigt är samarbetet, samverkan – vilket ju har blivit mycket bättre under årens lopp mellan operatörer, SL, landstinget och i kommunerna. Ska man klara hela resan, både närtid och under lång tid framåt. Att binda ihop det, för att klara det här på ett bra sätt, då måste man jobba ihop. Jag pratar inte om vem som ska betala nu, för det kan man fortsätta att diskutera... Vi är väldigt bundna till de strukturer som finns. Där finns en stor utmaning. Det mesta är redan byggt av det som kommer att finnas de 50 närmaste åren. Samverkan alltså.

Jonas Kempe, operativ chef på Nobina, kopplar lösningen för krav på mobilitet till behovet av att hitta samverkansformer.

– Mycket bra som sägs, det blir nästan upprepning. Våra kunder kommer nu och i framtiden inte göra några inskränkningar i sin mobilitet, kraven på mobilitet kommer nog snarare bara att öka. Jag är inne på, det du och Tage säger, det här med samverkansformer och partnerskap. Var man än tittar i världen, där man har lyckats göra någonting, så är det inte ”one man show”. Sen kan limmet där emellan vara av olika karaktär, men det är ofta eldsjäl och visioner... att göra kollektivtrafik till en lösning på samhällsproblem, och inte en del av samhällsproblem. Och även om alla våra vardagsroller sitter i rävsaxarna, det är budgetproblem varje år i november. Att göra det till en lösning. Och att tänka kund i alla led. Där får man ju påminna sig själv i vardagen, där kan alla vara självkritiska. Kollektivtrafiken är inte relevant för alla, det tar för lång tid. Hur gör man den relevant? Det är allt ifrån produktutveckling, hur vi levererar till pålitlighet.

Nobinas kommunikationschef Rolf Kolmodin påtalar vikten om att våga rita om linjenätet så att det passar dagens resandeströmmar och gå ifrån stjärnmodellen, där allt går in mot centrum. Hans exempel är taget från Stockholm.

– Jag har en sak utifrån Stockholms perspektiv... Man känner ofta att linjenätet inte riktigt motsvarar dagens resandeströmmar. Där har man verkligen varit alldeles för feg. I IT-branschen tar man ju bort den gamla koden, när man inte behöver vara bakåtkompatibla. Tänk om vi kunde rita en ny karta med ett nytt stomnät som motsvarar dagens arbetsplatser, dagens boende, dagens resandeströmmar? Stockholm, som är en ganska stor stad, har fortfarande inga vettiga tvärförbindelser, utan vi har den här stjärnmodellen. Åker man från Täby och ska till Kista, då har du tre byten och 50 minuters restid.

Medan det tar en kvart att åka på tvären med bil. Det är ju klart att folk inte väljer att åka kollektivt då. Aldrig. Där finns det väldigt mycket att göra.

I ett mobilitetstänkande har cykeln en central roll. Vid Lund-workshopen kom cykeln upp som ett viktigt färdmedel inte minst i en studentstad som Lund. Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, har undersökt Köpenhamn och funnit svaret på varför så många använder sig av cykel; den är helt enkel lättare att bli av med och man tar sig snabbt fram.

– Motiven för att det cyklas så mycket i Köpenhamn är intressanta att känna till. Det är väl undersökt. Klimat och miljö spelar mindre roll. En väsentligt motiv för att välja cykel är det är på många sätt enkelt... Det är krångligt att parkera en bil jämfört med att sätta ifrån sig cykeln. Trafik- och stadsplaneringen i Köpenhamn har banat väg för cykel genom att göra sammanhängande och prioriterade nät. Det måste finnas tydliga stråk för cykel och kollektivtrafik som gör att människor kommer att välja det utan att man tvingar dem.

Ronnie Kalén, kollektivtrafikchef i Lund, pekar på att cykeln har hög prioritet i resandet i kombination med kollektivtrafik.

– Lund är väldigt speciell när det gäller färdmedelsvalet, då hälften av alla resor inom Lunds tätort görs på cykel. Och i kommunen är målet att få fler att cykla, och att få fler att åka kollektivt. Det är vår utmaning, en viktig uppgift. Vi har drivit projektet LundaMaTs, där vi jobbar med attityd och påverkan på arbetsplatser och bostadsområden. Det viktigaste är att skapa säkerheten och tryggheten i systemet.

Mobilitetstänkande handlar om resenärens perspektiv. I Lund-workshopen ville Kjell Rydblom, VDL Bus Sweden, att månadskort inom kollektivtrafik skulle vara en skattefri löneförmån.

– Jag sitter och jobbar mycket med upphandlingar med mina kunder, man tittar rätt mycket på teknik, det ska vara gasbussar, fossila bränslen, låg entré... Och det är inget fel i det, men man måste börja titta på resenären... Det ska vara bekvämt, den ska alltid gå, turtätheten är viktigare. Politiskt... Varför får inte en arbetsgivare betala ett månadskort i kollektivtrafiken, och ge det till sina anställda skattefritt? Ett skattefritt månadskort som kostar 600 – 700 kr är en löneförhöjning med en tusenlapp.

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, tycker istället att bilsubventionen ska bort genom att ändra i reseavdraget.

– Dagens reseavdrag upprätthåller bilåkandet och är i praktiken en subvention som samtidigt undandrar staten från inkomster. Reseavdragen påverkar var folk bosätter sig och vilka transporter man tror sig ha råd med.

6

RESEUPPLEVELSE

6. RESEUPPLEVELSE

Värmlandstrafiks vd Lars Bull talar i Karlstad-workshopen om reseupplevelsen kopplat till tidsaspekt och kvalitetsnivå.

– Om man tittar på resenärens hela reseupplevelse, då kommer man först och främst in på tidsaspekter. Hur ser livet ut i Värmland om du ska ta dig till en fungerande arbetsmarknad beroende på var du bor. Restiden är väsentlig. Drar man den slutsatsen, så är infrastrukturen oerhört viktig. Det blir ett helt annat fokus på infrastrukturfrågor om man pratar om hela reseupplevelsen. Och lyckas man korta restid och förbättra infrastrukturen, då skjuts fokus mot kvalitetsfrågor in i trafiken. Ska vi behålla kunderna måste vi leverera en helt annan kvalitetsnivå än den vi levererar idag. Då kommer vi in på dina frågor när det gäller designfrågor.

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, kopplar reseupplevelsen till prioritet.

– När det gäller kundens hela reseupplevelse är det alltid relativt. Jag tror att man är ganska så känslig för om man blir prioriterad eller nedprioriterad. Vi måste aktivt peka på när vi blir nedprioriterade om vi inte väljer bilen. Ett litet konkret exempel är när man bygger en ny livsmedelshall, så får vi en busshållplats där. Men när man ska hämta en kundvagn så står den ändå mitt i bilparkeringen. Då säger normen att du ska komma dit med bil, och du måste gå ut bland bilarna för att hämta en kundvagn. När du handlat måste du gå tillbaka med vagnen dit för att få femkronan som du stoppat i. Det här tillhör reseupplevelsen, det här att hämta kundvagnen. Så att om man ska intressera för hela reseupplevelsen ska man kunna hämta kundvagnen vid busshållplatsen.

I Södertälje-workshopen var deltagarna också inne på reseupplevelse.

– Man kan säga att till viss del så är det en tanke, ett arbetssätt som vi försöker leva efter redan idag, och involvera alla våra aktörer, egentligen. Då tänker jag främst på våra relationer med trafikoperatörerna, som ju har till uppgift att samverka över trafikområdesgränserna. Och tänka i de här banorna. Sen kan det ju vara en fråga, hur långt man har kommit naturligtvis.

En annan av deltagarna fortsatte på detta tema där samverkan mellan trafikslag lyfts fram.

– Ska man lyckas med att förändra relationen mellan bil och kollektivtrafik så är det här helt nödvändigt. Det har skett en förändring, och den måste man fortsätta utveckla, så att det är resenären som är helt i fokus. Det är från dörr till dörr. Jag brukar säga, det är inte priset som avgör om jag åker kollektivt, det är kvalitén som avgör om jag åker kollektivt. Kan jag sitta, går det i tid, går det bussar eller tåg där jag bor? Kan jag komma hela vägen? Det är ju helt avgörande om man ska lyckas, för att få en utökad kollektivtrafik. Och då är ju alla trafikslagen viktiga. Samverkan kommer också att bli alltmer viktigt, mellan den som heter Nobina och den som kör pendeltågen. Hittar man inte lösningar kommer man fortsätta

att ha marknadsandelarna som man har, och det kommer kanske att förstärka biltrafiksidan. Resenärens är ett måste, det måste vara i fokus. Inte tekniken och inte de andra sakerna, sen blir det konsekvenser av det naturligtvis.

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, kopplar i Skövde-workshopen reseupplevelse till restid som också kan användas som underhållningstid.

– Och det är inte bara restid som arbetstid, utan restid även som underhållningstid. Den där lilla manicken som alla har i fickan är ju ett underhållningsredskap av rang, också.

Hans Zachau, industridesigner, partner, Lighthouse Design, talar i samma workshop om att kollektivtrafiken måste bli lustfylld för att kunna konkurrera med bilen.

– Kollektivtrafiken måste bli lustfylld. Det måste vara positiva faktorer. För de flesta människor finns inget tråkigare ord än kollektivtrafik. Bara ordet är negativt. Bara det frivilliga valet... Och senaste frågan: hur kan man konkurrera med bilen utan att ta till lagstiftning? Där ligger nyckeln till det hela. Då är det allt från närheten, tillgängligheten, själva resandet. Jag tycker fortfarande att man ska ha en upplevelse. Även om det bara är pendling till jobbet. Så kan ju upplevelsen vara att det är något fräscht man åker med. Att det är lustfyllt, både taktilt och det man ser, alla sinnen måste tillfredställas på den här resan. Sitter man i sin bil är det lustfyllt, även om man bara har gjort det en miljon gånger. Man väljer musik, man väljer klimat, man väljer själv. Det finns något positivt i detta, som man måste ta med sig till kollektivtrafiken. Jag säger då den individuella anpassningen i kollektivtrafiken.

Moderatorn Mats Huss, JJP, frågade i Lund-workshopen vad som skulle hända om man intresserade sig för resenärens hela reseupplevelse. Mårten Rittfeldt, industridesigner, creative director, grundare, Zenith Design, lyfte fram de smarta telefonernas betydelse i kollektivtrafiken.

– Den nya tekniken kommer in där. Att få resenären att uppleva saker. Dagens människor blir mer och mer kräsna att uppleva, på gott eller ont. Vi jobbar mycket med Sony Ericsson och deras smartphones, och de ger möjligheter till väldigt mycket. Sen om det är önskat? Men jag tror att det kommer påverka kollektivtrafiken, vad man kan göra och inte göra. Upplevelse kommer vara en viktig bit. Jag har vänner som jobbar på Volvo Design Bussar... Man pratar om att man åker buss fram till det att man är 26 år, efter det avtar det för man har en karriär, man måste ha en bil osv. Det är en intressant fråga hur man kan fånga folk efter att de fyllt 26.

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, menar att det delvis är en generationsfråga och kan vara ett övergångsproblem. Viktigast är att kunna presentera ett praktiskt resultat.

– Unga män är mindre intresserade av att manifesteras vem man är genom val av fordon på samma sätt som deras pappor gjorde. Kvinnor i allmänhet och yngre män är mer flexibla och frågar mer praktiskt efter rationella kombinationer av olika sätt att transportera sig. Idag är det mer diskussion om bil eller kollektivtrafik... Jag tror på ett kollektivtrafikkort plus, där hyrbil ingår som ett tillköp i kollektivtrafiken och att man dessutom kan låsa upp en hyrcykel med kollektivtrafikkort extra. Då behöver man inte välja antingen eller...

Skånetrafikens trafikchef Göran Lundblad kopplar frågan till fler och nöjdare kunder där samverkan mellan kommun, trafikhuvudman och trafikföretaget är nyckeln.

– Frågan är vid och bred. Men om jag zoomar in och frågar: Hur ska vi få fler och nöjdare kunder? Så handlar det oerhört mycket om infrastruktur, framkomlighet och turtäthet. Verktyget för det är några få parter som sitter och måste samverka. Det är kommunen, trafikhuvudmannen och entreprenören. Kommunens insatser för bättre framkomlighet är direkt avgörande. Och ju bättre man samverkar där, desto bättre turtäthet får man ut i systemet. Detta ger i sin tur kortare restider, bättre kvalitet och bra priser. Och ser man det på det enkla sättet så kan man öka resandet väsentligt. Det finns en otrolig potential. Gör man inte det – då når man inte lika långt när det gäller resande.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, var med i Skövde och tog upp utmaningen att göra skolskjutsen attraktiv. Här behövs ett annat tänk bortom den fysiska bussen som kan kopplas till reseupplevelsen för "kidsen". Bussen ska helt enkelt vara "cool". Här återger Rolf Kolmodin en dialog med sin son.

Jag har en grabb hemma, och jag berättade för honom att vi satt och pratade om skolskjutsar på jobbet.

– Varför åker inte alla kidsen skolskjuts?

– Med bussarna menar du pappa?

– Ja.

– Men de är ju så jäkla tråkiga...

– När skolskjutsarna handlas upp då är det bara säkerhetskraven som kommer fram. Det ska vara samma förare, bälten på alla platser... Men vad säger då en glad, yngre tonåring: Bussarna måste ju vara coola! Det måste vara plasmaskärmar med nya spelreleaser som ligger och rullar. Det måste vara Rammstein i högtalarna. Lite ball belysning och att kidsen själva får tagga bussen... När ungarna säger: Nej pappa, jag vill inte ha skjuts, jag vill hellre ta bussen, då har vi lyckats. Då har man verkligen gått på användarupplevelsen. Det som Oskar sa har aldrig någonsin ingått i en upphandlingsspec för en skolskjuts. Där har man bara frågat föräldrarna och tagit hänsyn till de traditionella variablerna. När kidsen själva får välja, då handlar det bara om upplevelser. Och att kunna mingla med kompisarna. Då måste man på något sätt bygga in det. Gör man det när kidsen är små, och de vänjer sig vid att åka kollektivt, istället för att sitta i baksätet på pappans V70, då är det ju självklart. Då får du en helt annan inställning till kollektivtrafiken.

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, gör en jämförelse med bussbolag som kör turistresor. Det är den sociala biten som är den viktiga.

– Där har kollektivtrafiken mycket att lära från en närbelägen bransch, nämligen de bussbolag som kör turistresor. När det gäller turism är det inte fråga om snabba resor, utan det är frågan om att bygga upp en social gemenskap i bussen. Det är det som är deras säljstyrka. Och det är samma sak för kidsen. De har ju sina polare på bussen. Börjar man få ombord dem och kompisarna åker, då har man den sociala ytan. Då vill man inte åka med trista farsan.



DESIGN

7. DESIGN

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, tar i Karlstad-workshopen upp design som en viktig konkurrensfaktor.

– Alltså alla mogna produkter, vad jag förstår, konkurrerar med design. Och om vår produkt har hundra år på nacken i juni, då är det dags att börja konkurrera med design? Så det är en del av svaret. Han funderar vidare varför så lite har skett på bussidan. Vi får ju sticka ut hakan lite grann när det gäller busstillverkarna. För vi har visat bilder på bussar från 1979 och från 80-talet, 90-talet och idag. Och till det yttre är de skrämmande lika. Och sen kan man visa design inom andra produkter; bilar, tåg eller någonting helt annat från -79 till idag, och så kan man se vilken enorm utveckling som skett. Och vi har ju inte råd att stå still på detta viset. Nu börjar det hända saker, tack och lov att busstillverkarna börjar utmanas utav spårvagnarna.

Patrik Westerlund, industridesigner, delägare, Shift Design, kopplar design till identitet i staden/regionen.

– Det är intressant att du lyfter fokus från objektet fordon, till någon slags enhet i staden som ska samverka med resten av omgivningen. Det är ju där upplevelsen skapas. Vi pratade om tjänstedesign... Jag tror att det finns en enorm potential egentligen. Sen får man ju vara ekonomisk och det går ju kanske inte att skapa alltför många unika enheter som rullar genom staden. Men att fundera kring just identiteten Värmland, vad man vill åstadkomma. Det finns massor att hämta där.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, tar upp innovationskraft och kopplar till design.

Jag tror en del ligger i detta vi pratade om förut. Bristen på innovationskraft i kollektivtrafiken. Det är en ganska så liten bransch. Sverige är litet. Skandinavien är litet. Det händer betydligt mycket mer ute i Europa när det gäller design och fordon.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, tar upp designfrågan i Södertälje-workshopen.

Favoritkäpphästen är väl det här med designfrågan, här i Stockholm lanserade vi helt nya dubbeldäckare och av någon anledning målades de blå som alla andra bussar. Och då säger folk: Kolla in våra nya dubbeldäckare, det är turistbussklass, det är internet och bord, det är luftkonditionering, sköna fällbara säten. Och så ser de en buss åka förbi: Ja, men den ser ut som alla andra bussar. I England målade man upp de nya bussarna i en cool, ny design, med tydliga linjenummer som symboliserar: Detta är en premiumprodukt. Här tror jag att man måste våga diversifiera kollektivtrafiken i Sverige. Och visa att här har vi premiumprodukter och då syns det tydligt på långt håll, och inte bara stor buss, blå, lika.



8. MJUKA VÄRDEN

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, reflekterar i Karlstad-workshopen över om det inte är en attityd- och kulturfråga att gå över till kollektivtrafik, men att det också är kopplat till kollektivtrafiksystemets tillförlitlighet.

– När Sören (Karlstadsbuss) började med tiominuterstrafik och jag slapp läsa tidtabellen, då var det dags att ta bussen. För då är det bekvämt. Detta är ju mer en attitydfråga och en kulturell fråga. Om man tar nere i Schweiz så har man sitt säsongskort. Man har en så bra trafik och kommer smidigt fram. Och det ligger i folks medvetande. Där är det ju till och med så att man har organiserat det här med statusen, att du får fullt avdrag om du är första klassresenär... Men du kan inte göra det om du inte har tillräckligt eller någonting att erbjuda. Är det för mycket störningar i Mälardalstrafiken eller vad det nu är då blir man ju besviken och då går man över till bilen... Det är ju en utmaning för de som är med och organiserar det här... Med smartphones osv. fortsätta integrationen, samtidigt som man gör det också tänka på de mjuka värdena. Det är ändå så att kollektivtrafiken skapar miljövinster för människor och staden. Den löser trängsel och ett antal samhällsfrågor. Om vi då lyfter fram det goda i detta, och att det blir en naturlig del av vardagen, så tror jag inte att det här är någon stor fråga. Och de yngre har lättare att ta till sig det här, än de som såg bilen som den verkliga statussymbolen, som aldrig kan lämna den.

Mårten Rittfeldt, industridesigner, creative director, grundare, Zenith Design, menar i Lund-workshopen att det är mjukvaran som nu måste till för att öka statusen på bussåkandet och berömmar Skånetrafiken för deras applikation.

– En konklusion är att hårdvaran finns ju. Men det är mjukvaran. Förståelsen för kunden... Det är hela tiden den vi pratar om. Kan vi öka statusen för bussåkande? Jag måste bara ge cred för appen till Skåne-trafik. Idag slog jag; min position, jag ska till Malmö (jag bor i Skanör). Och så står det en tid, nästa buss, två minuters promenad, och så är jag framme i Malmö. För mig har det ökat statusen. För mig är det jätteenkelt. Jag kan när som helst klicka på min position. När kan jag åka nästa gång? Det är perfekt. Det handlar om vilka tjänster man kan erbjuda?

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, tecknar komplexiteten i att skapa en kulturförändring.

– Vi är tillbaka där vi började. Vi måste ha den här kombinationen av vetskap att kollektivtrafiken aldrig blir en företagsekonomisk bra affär för samhället. Den kostar, men den måste samtidigt vara en företagsekonomisk god affär för operatörerna t.ex. Nobina. De som levererar trafik måste få tjäna pengar om de ska ha drivkraft att leverera bra tjänster och produkter. Då måste vi sälja in det här paketet till politiken i form av visioner som ger innovationskraft. Och koppla visionen till vardagsarbete som pågår idag. Och sen är det ganska mödosamt arbete däremellan att göra trafiken attraktiv. Att ta hjälp av designern i ökad utsträckning, både fordon och infrastruktur, mycket bättre än vad vi gör idag. Lyfta kvalitet och kapacitet, och paketera detta mycket bättre, som du var inne på. Så att, kommunicera enklare, få till en kulturförändring.

Trygghet kan också ses som att tillföra mjuka värden. Det togs upp i Skövde-workshopen där Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, menade att det är en nyckelfaktor för att åka kollektivt.

– Tryggheten är ju en nyckelfaktor för att få folk att åka kollektivt. Jag fick en debattartikel från någon stiftelse häromdagen. Man har gjort en undersökning i Stockholm, och siffrorna är inte särskilt annorlunda ute i landet. I Stockholm har 20 procent av befolkningen, och i vissa förortsområden 30 procent av befolkningen, emellanåt avstått från en kollektivresa för att de inte har känt trygghet. Och tryggheten är inte ombord på fordonet, utan det är vid hållplatsen och på vägen till och från.

Mångsidighet, tillgänglighet och flexibilitet är mjuka värden som kommer att bli viktiga i morgondagens kollektivtrafik spår Jens Plambeck, chef strategisk utveckling, SL, i sin vision kring morgondagens kollektivtrafik i Södertälje-workshopen.

– De här globala aspekterna... Klimatförändringar, energiförändringar, de yttre faktorerna kommer att påverka kollektivresandet till sin fördel... Jag tror att mångsidighet, tillgänglighet, flexibilitet är floskliga ord som kommer vara väldigt betydande. Mångsidighet, vi kommer inte bara att ha bussar. Vi kommer ha helt andra trafikkoncept om 40 år, det är jag helt övertygad om. Tillgängligheten, vi måste kunna resa när vi vill, på så kort tid som möjligt. Det är såna här kärnvärden... Just flexibilitet, bygger man spårväg så blir det spårväg i 30 år, minst! Vi måste se på andra koncept, möjligheter till att anpassa oss till individernas behov. Då är inte styva tidtabeller som ska styra allena. På nåt sätt försöka få mer anpassat, mer flexibilitet.

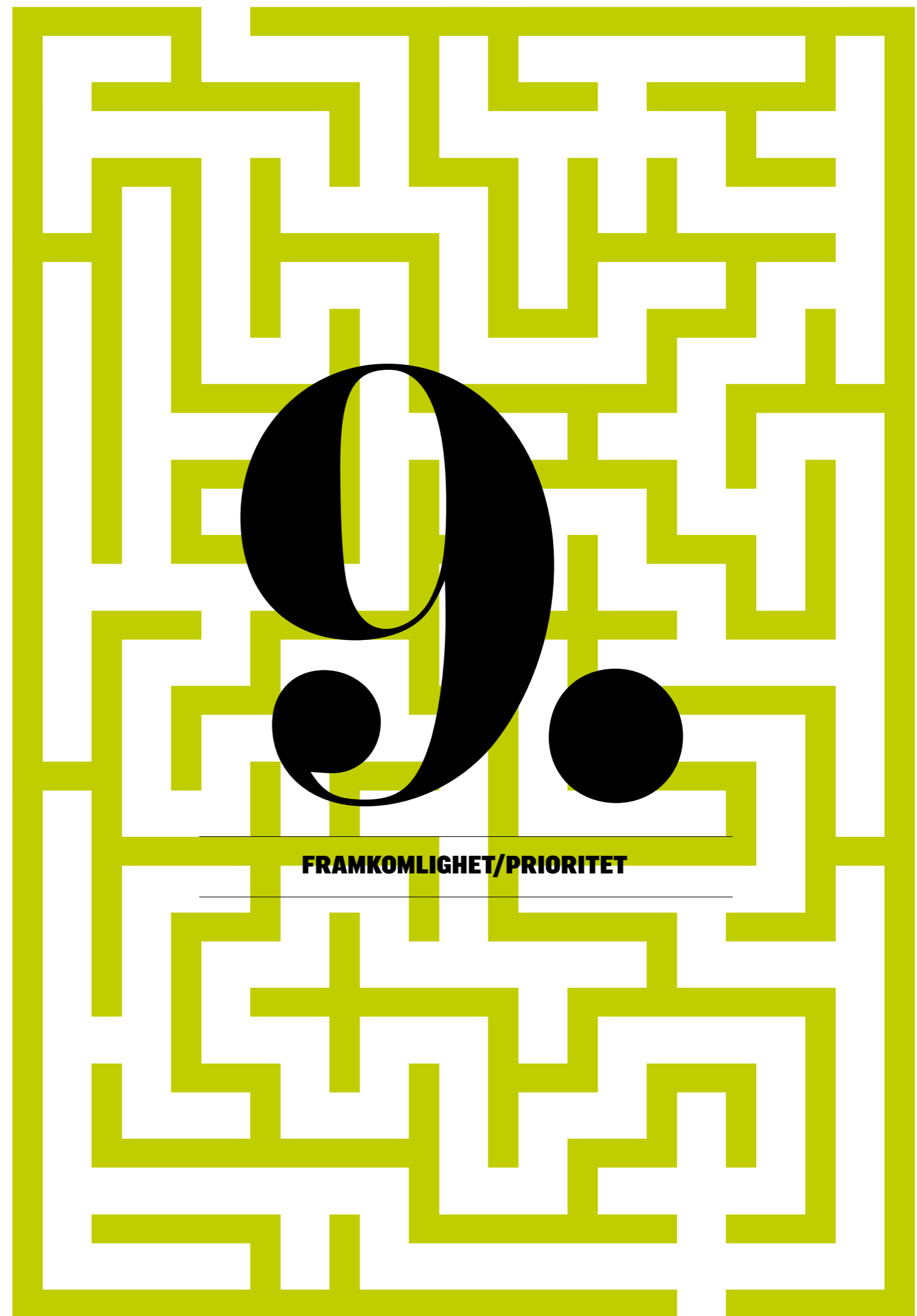
En annan aspekt på flexibilitet, som kom fram i Lund-workshopen, är kopplat till priset. Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, är inne på att prissättningen är stelbent i Stockholm.

– Vet inte hur prissättningen är här, men i Stockholm finns det bara en förmånlig prispunkt i SL:s prissystem, och det är månadskortet. Alla andra prispunkter är helt bisarra. En enkel sms-biljett kostar 53 kr. Jag bor 15 km utanför city i Täby, så fram och tillbaka är 106 kr. Om en vanlig bilist tänker, jag ska åka kollektivt idag, och så får han betala 100 spänn för att åka fram och tillbaks till jobbet. Han säger: Aldrig igen.

Kollektivtrafikchefen i Lund, Ronnie Kalén, talar också om att mjuka värden och teknik måste samverka för att möta ett växande behov av resande – inte minst när det gäller den äldre befolkningen.

– Vi står också inför en utmaning, det är det här med befolkning. Folk är vana att röra sig, att förflytta sig, inte bara inom tätorten, byn där man bor, utan man har vant sig vid att röra sig runt hela Skåne. Hur klarar vi av att ta hand om resorna för den äldre delen av befolk-

ningen, som behöver trygghet och säkerhet? Inte minst vid bytespunkter mellan buss och tåg. Också för att avlasta dyra, kostsamma taxiresor som kan vara alternativet. En kombination av mjuka värden och teknik i lagom omfattning, där kunden är viktig...



9. FRAMKOMLIGHET/PRIORITET

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, har genom sina kollektivtrafikresor i Sverige sett hur kollektivtrafikens konkurrenskraft håller på att minska genom byggande av farthinder och rondeller.

– Jag har rest runt en del i sommar och sett vad som händer i svenska tätorter, och även efter vägarna. Där investeras kraftigt i rondeller, farthinder, gupp och liknande. Det är en enorm satsning. Den satsningen görs utan att man har satt den i relation till kollektivtrafiken kontra biltrafiken. Då kan man kanske säga att det är konkurrensneutralt. Men är det det, om man tänker hur snabbt en bil tar sig igenom en rondell jämfört med en buss som ska tänka på att man har 35 personer som sitter i en stol som inte är lika stadig som när du sitter i en bil? Här investerar vi kraftigt, men försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vi har inte tagit en diskussion om hur vi kan ta ett steg bort från ett gynnande av bilen.

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, ser ändå att det finns regioner där man vågar ge kollektivtrafik prioritet.

– Jag har följt K2020-projektet i Göteborg där Göteborgsregionen har tagit fram en gemensam målbild kring morgondagens kollektivtrafik. Effekten av det är ju på något sätt att det regionala och staden Göteborg börjar tänka i samma banor. Jag gjorde intervjuer med trafikkontoret i Göteborg för två år sen, och då pratade man om att alla trafikslag måste behandlas lika och optimeras. Nu pratar man om att styra istället för att optimera. Och då blir det kollektivtrafiken som blir normen, och man ger prioritet. Åker jag till Freiburg så är det kollektivtrafiken som har prioritet. I de gamla medeltida städerna, om inte kollektivtrafiken skulle finnas så skulle staden förintas. Där måste man tänka annorlunda.

En deltagare från SL talade i workshopen som hölls i Södertälje om vikten av framkomlighet.

– Systemtänket är helt rätt. Framgångsfaktorn i filmen är ju framkomlighet för fordon – oavsett om det är spårvagn eller bussar. Och SL har ju i samarbete med Stockholms stad färdigställt en första etapp i en spårvägs- och stornätsstrategi. Den går ut på att identifiera vart stomnätslinjerna ska vara och finnas. Den första delen handlar om innerstaden, men den andra delen färdigställs nästa år, som kommer det vara de yttre delarna, och att identifiera stomnätslinjerna. Och nyckeln för att det ska lyckas är framkomlighet. Det ska tas med i infrastrukturella satsningen direkt från början. Vi måste ha minst 18 eller 20 km i timmen medelhastighet för våra fordon, oavsett om det är buss eller spårvagn. Och lyckas man inte med det, så kommer man inte upp i den här kapaciteten som det kommer att krävas för att kunna hantera kollektivtrafiken och resenärens behov. Systemtänket integrerat med stadsplaneringen är helt avgörande.

Rolf Hedberg, produktchef BRT-system Scania, talar i samma workshop om vikten att bussen kan få prioritet i körfälten för att få till stånd full effektivitet i en busslinje.

– Det är ju väldigt mycket med infrastrukturen och resurserna runt omkring. Om man ser Stomnät-Stockholm, det är ju en del av Dennis-paketet, några kommer ihåg när det lanserades. Då ingick det ett par kriterier. Bland annat skulle man ha trängselskatter, det infördes 15 år senare, för att höja medelhastigheten. Man skulle ha körfält, man fick snuttar här och där – så det blev inte heller riktigt så bra. Man ville markera sträckning på hela linjerna, röd asfalt, det tyckte inte skönhetsrådet om, så det blev bara vid hållplatserna. Så man klippte av en massa saker. Det var tänkt att man skulle använda alla dörrar för att kunna gå ombord och kliva av bussen. Men då tappar man kontroll och det blir inte så många som betalar och så vidare. Då förlorar man i kapacitet, för det är väldigt mycket ståtid, stopptid som sänker medelhastigheten. Man fick inte tillåtelse att löpa hela linan ut för att göra det så effektivt som det var tänkt från början. Och det är lite problemet med bussens flexibilitet, det låter sig göras, men man får inte samma resultat. Där tror jag att ändras lite grann hur man kan använda bussar i framtiden, eller kollektivtrafiken överhuvudtaget.

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen så är framkomlighet viktigt. Två av SL:s chefer från trafikförsörjning påtalar just framkomlighet som en nyckelfaktor i Södertälje-workshopen. Anna Mostert börjar.

– Det här med framkomlighet är väldigt viktigt. Det har vi svårt med i hela Stockholmsregionen. Det här med att man ska komma närmare dörren, där tror jag att vi kan utveckla en hel del. Och vi kommer genomföra försök med anropsstyrd trafik. Då kan man kanske ha en bättre service. Det är en framgångsfaktor i framtiden. Man kan ge bättre service, från dörr till dörr-service, för de som behöver det.

Ragna Forslund reflekterar över vad som kan göras i olika kundsegment men att det också måste kombineras med framkomlighetsåtgärder.

– Man kan titta på det här med våra kundsegment, bara det att bibehålla våra vanliga resenärer kommer kräva en hel del av oss. Vi kan få ”växlarna” att resa i lite större utsträckning, och kanske hälften av de hängivna bilisterna. Men om man ska ha riktigt stor effekt, då är det precis de här större dragen, framkomlighetsåtgärder, infartsparkeringar ingår ju där också, som behöver till. Det är mycket man kan göra i samarbete med kommuner. ... Sen ska man komma ihåg – apropå att det är jobbigt att byta när man ska åka till Södertälje... Jag bor ju längs den här linjen, fast på den norra sidan, så jag vet att det kan vara bökigt med den här pendel – att man gör massa saker som man ska bli bra i framtiden, men det tar ganska många år... Komma och säga: Det blir jättebra 2017, där har man en liten utmaning.

Många städer är allt för tillgängliga för bilister tycker Sven Lindström, kollektivtrafikchef i Skövde kommun, i Skövde-workshopen.

– Här i Sverige, är många städer alldeles för tillgängliga för bilister. Jag kan inte Skövde, men i Linköping så finns det väldigt många företagsägda parkeringsplatser i centrum. Och det är ganska svårt att slåss emot, om man får de gratis genom jobbet.

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, hakar på och utvecklar framkomlighetsproblematiken för kollektivtrafik kontra bilen. Han pekar på exemplet Nottingham där en lokal parkeringskatt har införts.

– Alltså jag tror det finns några saker som är enkla att fixa till och några som är något svårare. Några som är rena viljeakter, från politiskt håll, är att ordna framkomlighet är inte bara ett storstadsproblem, kollektivtrafiken fastnar i övrig trafik. Det är också ett problem i mindre städer. I Umeå har man haft ett helvete med att bussarna fastnar i bilköer. Det går inte att matcha en kollektivtrafik som står stilla, på samma villkor som bilarna. En ändrad samhälls- och stadsplanering, som det här inslaget var inne på. Men det finns få länder, om något i Västeuropa, som är så positivt inställda till externa köpcentra som genererar bilismen som nästan omöjlig att kollektivtrafikförsörja. Man måste bli betydligt tuffare i samhällsplaneringen. Det som du kommer in på här; tillgängligheten, parkeringspolitiken... Jag ska inte tjata mer om England, men där är faktiskt Nottingham inne på något extremt intressant, man har bestämt sig för att minska biltrafiken/bilpendlingen. Det är det stora problemet. Från nästa årsskifte inför man en – mycket omdiskuterad, men nu beslutad – parkeringskatt. Alla p-platser utöver de tio första vid arbetsplatser, som arbetsgivare tillhandahåller till sina anställda, beskattas. Det är företaget som är skatteskyldig. Skatten är 3 000 – 3 500 spänn årligen per parkeringsplats. Sen är det upp till företaget om man vill föra vidare den här kostnaden till sina anställda. Men man beskattar inte parkeringsplatser i kärnan på gatemark, man vill inte försämra konkurrenskraften när det gäller folk som kommer in och shoppar och uträttar ärenden. Utan det är enbart arbetspendlingen man är ute efter. Man har valt det här sättet. Man har sagt att trängselskatter är alldeles för svåradministrerat, det går åt för mycket pengar av det man får in. Inför man den typen av restriktioner, till arbetsplatser, eller på något annat sätt begränsar det fria parkeringarna, då har man kommit väldigt långt.

I workshopen i Lund talar Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och tillika miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, om vikten att skapa snabbstråk.

Jag tror mindre på upplevelser inne i bussen jämfört med att bussen är konkurrensmässig tidsmässigt. Jag tror utifrån studier av städer som har snabbstråk enligt BRT-koncept att de har bättre förutsättningar för att vinna nya resenärer. Man behöver då inte anstränga sig för att ta reda på var bussen ska gå. Kollektivtrafiken måste ha en tydlig identifikation i stadsbilden, synligt och med prioritet, gentemot bil och höga genomsnittshastigheter. Det är inget särskilt glammigt med den, men oerhört viktigt.

I Örebro-workshopen diskuterade Länstrafiken Mälardalens vd Conny Strand om behovet av dedikerade körfält i rusningstrafik.

– Vi behöver inte spårvagn, utan dedikerade körfält. Jag inser att det har stor effekt på de som åker bil... Om vi ska ha dedikerade körfält... tar vi en körbana i anspråk... bilarna får inte lika mycket plats, som de har idag... det måste finnas alternativ, och det kommer att tvinga över... det är inte bara bensinpriset utan även andra faktorer som påverkar. Det kan ju vara svårt att begränsa framkomligheten med bil om det inte finns några bra alternativ... Rudbecksgatan i Örebro, som har väldigt mycket trafik i rusningstid, långa köer... folk kommer inte att komma fram på bara halva körbanetrymmet. Bussen kommer att gå förbi köerna väldigt snabbt, och med tiden kommer man parkera bilen vid en ytterstads-parkering och ta snabbbussen in till stan.

Björn Sundin, kommunalråd i Örebro, pekar från politiskt håll på svårigheten att få acceptans från allmänheten på begränsad framkomlighet för biltrafik.

– Det var ju tydligen ett test att ha med politiker, och jag märker skillnaden ibland när vi diskuterar de här frågorna. Som förtroendevald politiker är jag den enda här som behöver väljarnas förtroende för att bli återvald. Det blir väldigt tydligt när vi talar körfält... Det långsiktiga målet är rätt uppenbart, BRT eller andra prioriteringslösningar är enda sättet att komma fram snabbt med bussar. Problemet är hur man tar sig dit. Det är ju det som är fördelen med spårvägen, den är en gång dragen, den ligger där, den syns. Körfältet går att återställa. Och varje gång vi diskuterar det här, så måste vi vara säkra på att det blir en stor utväxling på den förändring vi gör; att det verkligen gör skillnad om vi skapar busskörfält eller liknande. Och ibland när vi har diskuterat dessa lösningar i Örebro, så kan man konstatera att tidsvinsten är mindre på busskörfält, än vad tidsvinsten skulle vara om man effektiviserade dagens tidspill vid till exempel betalning på bussen. Har vi inte gjort dessa förändringar blir det svårare att argumentera för de mer genomgripande infrastrukturlösningarna.

Anna Jonasson, operativ chef på Nobina, tar upp tråden kring värdeskapande.

– Vi måste skapa mervärden för att folk ska börja gå från att åka bil till att åka buss. Det här med att bussen har en lägre status... Om jag sitter i samma kö i bussen som om jag kör bil, så finns det inget mervärde. Och att jag också kan utnyttja tiden mer... Men att skapa förutsättningar för, det är en fördel att åka buss. Allt från bussgator till att det ska finnas en fördel, då byter jag inte bort min bil mot en buss. Där har vi mycket att göra.

10.

BRT KONTRA SPÅRVAGN

10. BRT KONTRA SPÅRVAGN

Rolf Hedberg, produktchef BRT-system, Scania, ser i workshopen från Södertälje inte att slaget står mellan buss eller spårvagn, utan mellan kollektivtrafik och det individuella åkandet i bilen.

– Trenden är ju klar, det vet vi ju, att alla energipriser kommer att gå upp. Förtätningen av stan gör att biltrafiken leder till infarkt. Och samtidigt är det mera potential för kollektivtrafik, för man måste ha en viss mängd passagerare för att det ska gå att göra en bra kollektivtrafik. Mycket talar för mer kollektivtrafik, men då kommer ju det här med hela resan. Från dörr till dörr, som är så viktigt. Och en del är ju det vi jobba med, själva bussen i sig, men... om man ska bli intresserad då är det ju hela resan som räknas. Och man ser ju trenden i många städer... bland nya generationer som kommer, de ser ju inte bilen som det som kommer först på prioritet längre. Bor man i en stad där man jobbar, där det finns kollektivtrafik, så klarar man sig utan bilen. Som det här exemplet visar, att har man ett bra alternativ då går det, men det är väldigt svårt i Europa, i gamla städer och trånga gator osv, att bereda plats för ett effektivt kollektivtrafiksystem. Såvida man inte tar den här debatten om spårvagn, då brukar de flesta politiker säga: Här kommer en spårvagn. Men bussen, det är division två, men den klarar sig på vanliga gator. You get what you pay for. Sätter man inte in systemtänket, då blir det inte effektivt. Och det är ju den här intressanta trenden då, de säger att det är 100 nya städer med spårvagnar, men det är 150 nya städer med bussystem i världen, under samma tidsperiod. Det är två alternativ, det är för- och nackdelar med båda två. Kostnaden är ju allt viktigare för de flesta länder som har underskott i sin budget. Plus tiden, som Kina och Indien, de säger: Vi hinner inte bygga spårvagn för vi skulle drunkna i trafiken innan dess. Sen kan man ju göra det i flera steg, det behöver inte vara den konkurrenssituation som det många gånger är. Att man sätter sig i två läger. Jag sitter bland annat med i en industrikommitté i UITP, som är den internationella kollektivtrafikföreningen. Där samlar vi både järnvägsfolk och bussfolk, det är väldigt spännande. För att det inte behöver vara motsättningar, utan motsättningen är just det där individuella transporten, hur kan vi slå den med ett bättre alternativ?

Mats Huss, moderator, JJP, frågar Julien Bahri, Marketing and Sales France, APTS, hur han förklarar för sina kunder det unika med företagets lösning när det kommer till deras fordon. Han svarar.

– The basic idea is to take advantage of the bus's simplicity and flexibility in the system, you can go wherever you want, and to also take the advantages of the tram in terms of image and service offered to passengers. We are trying to attract people to a new public transport system, because the bus is really not attractive in the passengers' mind... So it was all about combining all these benefits and create an environmentally clean and attractive system. Our vehicles were in operation from 1999 to 2004 in Eindhoven, it was the second transportation network in the world to put in operation diesel hybrid vehicle, the Orion buses in New York. We use the advantages of the bus and the benefits of the tram. Basically it is a good tool, it is then up to the operator and to the city to adapt this tool and provide what they want to offer to their customers and taxpayers. I believe in continuing in the same

direction as we have done. Always look further, and to work to get more efficient and cleaner vehicles. From my perspective, I see that we are going to get cleaner vehicles in the future.

Om det blir spårvagn eller buss som föreslås i en trafiklösning beror på resandeunderlag och vilken kapacitet som behövs, menar en företrädare från SL i Södertälje-workshopen.

– Grunden ligger i analysen som görs... framför allt vad gäller reseunderlag och vilken kapacitet som behövs. Det är det som är avgörande... SL lämnar förslag på trafiklösningar till trafiknämnden. Då finns det vissa premisser, hur många som reser i viss sträckning, i viss tidpunkt, och då kommer de upp till olika nivåer. Då kan det vara lönsamt med buss eller BRT-lösning, men ibland så räcker inte det heller. Då måste man titta på nästa nivå, kapacitetsökning, och då tittar man på spårvagnslösningar – för de har mer kapacitet. Mycket hänger på den systemtekniska synen på stamnätlinjerna, resunderlaget och vad som är behovet för de olika linjesträckorna. Det är så SL tar sin ställning och därmed ger sitt förslag hur man bäst löser det. Det här med reseupplevelser beroende på fordonstyp, tror jag inte vi tittar så mycket på det, i de sammanhangen i alla fall i de tidiga studierna.

En annan företrädare från SL fortsätter. I workshopen som hölls i Lund blev diskussionen kring buss eller spårvagn bitvis ganska livlig efter att Nantes-exemplet hade visats. En av deltagarna frågade sig varför man inte gör det bästa av bussen?

– Alltså det här med både spårvagn och buss. Vår inställning, det vi är upprörda över, det är absolut inte spårvagnarna. Det är varför man inte gör det bästa av buss? Alltså någonstans när man ska göra de här lösningarna, så vet man att det är så enkelt, man vet hur man ska göra, som man såg här. Men det är så enkelt... vi kan spara det där, med en buss. Den kan ju gå ut dit också... Varför gör vi inte så med spår? Jo, för när du tar en spårvagn så är du tvungen att göra det så bra som man gör det. Och varför kan man inte göra det lika bra, när vi har buss? På något sätt är det ett motsatt förhållande.

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyrelse, ger en historisk tillbakablick i Lund med tanke på spårbinden trafik.

– När Lunda-länken var på g, den har ju tänkts sen 1985. På mitten av 90-talet var jag med och sökte pengar för att bygga Lunda-länken. Vi ville bygga spår från början. Och det var era företrädare som sänkte den idén. På miljödepartementets förfrågan trodde inte Malmöstrafiken det var en bra idé. Då sa man på departementet att om ingen vill trafikera den så kanske det inte är så stor mening att lägga spår. Resultatet blev, tänk spår kör buss. Och nu efteråt tycker jag att det är rätt så bra, för då kunde man skapa en attraktiv busstrafik först och öka underlaget för att köra spårvagn... Men sen finns det en oerhört förvirrad diskussion om vilka blir nästa spårvagnslinjer? Då är det mycket

bättre med konceptet, tänk spår, kör buss. För att testa, var finns det underlag?... Där finns mycket resande kan man ju börja göra en snabbusslinje, sen får man se. Det kanske ska bli en spårvagn så småningom, men det behöver inte vara det från början.

Ronnie Kalén, kollektivtrafikchef i Lunds kommun, berättar om BRT-tanken med Lunda-länken och hur den också kan komma att gå över till spårtrafik när tillräcklig volym finns.

– Jag vill nämna Lunda-länken som ett exempel på hur vi har jobbat i Lund. Såsom vi också kommer att fortsätta att jobba i Lund. Bussbana, hög framkomlighet... för att komma fram med bussbanan, vi förbereder broar, viadukter – med tanke på spårvagn – vi inrättar ett bussystem med fyra – fem minutersintervall, hög turtäthet. Enda tanken var att man från tåget på plattformen skulle få signalen, Lunda-länken, snitslad bana fram till hållplatsen, bussarna kommer, samma beteckning. Jag vet att jag är på rätt spår, bara gå på, var fjärde, femte minuts intervall. När vi var på plats uppe på Brunnsberg, innan bostäder fanns på plats, och fortfarande har vi busshållplatser där det är väldigt gles bebyggt, men vi är på plats när folk flyttar in. Så är Lunda-länkens tanke och utformning, där nästa steg blir att lägga ut spåren också.

Göran Lundblad från Skånetrafiken svarar.

– Vi vet precis vad vi ska göra. Hade Skånetrafiken ägt infrastrukturen i Lund hade vi gjort det för länge sen. Men vi gör inte det, och Lund vill eller vågar inte. Jag håller på med Malmö, om allt lyckas kommer vi ha första sån linje i Malmö om två år. Det har pratats om det i fler år och nu har vi en påskriften avsiktsförklaring. Stan har varit rädda för sina många bilister. Vi har äntligen lyckats sälja in hur himla bra det blir.

Vad händer med orterna utanför de stora stråken är Jan Anders Johansons, hållbarhetskonsult på Ecomitech, frågeställning med hänvisning till sin lokalkunskap i Österlen.

– Efter att ha varit sommar-Österlen i 40 år så har jag mantalsskrivet mig i Degeberga. Och efter att ha mött det här mantrat, man ska tänka tåg och köra buss! Det är inte särskilt positivt när man bor på Österlen... Simrishamnborna och politikerna talar om att få en ny Simrishamn-järnväg. Då är det, tycker jag, intressant att få utmana det, mot det vi ska titta på idag, BRT-system. Skulle man kunna börja med länken Lund – Dalby, och fortsätta mot Sjöbo, Tomelilla, Simrishamn? Hur skulle det se ut med järnvägsräls kontra gummihjul? Vilka platser kan vi angöra med de olika teknikerna? Måste vi köra Lund, Hässleholm utan stopp? Är det som är framtiden? Eller ska resten av orterna hamna i skymundan?

Pieter Bastiaansen, Project Manager, APTS talar om två implementerade BRT-system som lyckats få en stor resandeökning. Han börjar med att berätta om det första systemet som implementerades i Phileas hemstad i Holland.

– In Eindhoven we had a project with a BRT-system, implemented at the airport. And also to the city of Veldhoven. The BRT-system was implemented, between the airport and the central station of Eindhoven. A new suburb was built, on the line, and the line functioned as a life line of this suburb. The suburb grew, also the airport grew, because the connection between the city center was five minutes. The growth of that suburb and also the airport, when you have a situation like that, the BRT-system is very interesting. When a city center, a suburb, and an airport, the growth is also in development. We had a growth of 40 percent in the last two years of passengers, so we also integrate more stops.

– In Istanbul we have a big capacity, a lot of people in the buses, so they choose the 26 meter version. In Europe 24,5 meters are allowed. We have 50 vehicles, we connect all the suburban lines, metrolines, and tramlines of Istanbul. There are 5 lines and we connect them all. The public transport system in Istanbul has 2500 buses in total, 50 Philial buses, and there is also 150 MB Capacities on the BRT line. Those 200 buses do 60 percent of the total in the public transport in Istanbul. When you centralise the public transport system, to one line, you do a correct line to the city. Those lines are now taking more of the normal transport system.

– Istanbul wanted to have connection between the lines. The first idea was the tram, but it was too expensive. We tried to do an affordable tramline, they wanted to have something new. Some new technology. That is why they choose us. We are talking with Istanbul for another 150 Philiasbuses, for a second line.



HÅLLPLATSER OCH KNUTPUNKTER

11. HÅLLPLATSER OCH KNUTPUNKTER

Deltagarna i Karlstad-workshopen spann loss på hållplatstemat. Här följer några av tankarna i dialogen. Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, gör ett historiskt nedslag kring hållplatsen som något mer än bara en hållplats när stationerna började spridas över landet, och hur bilens bensinstationer tagit över denna roll.

– När den första bussen gick till Grebbestad så gick den från tåget i Tanum. Tågtrafiken var basen i kollektivtrafiken och en hållplats för ett tåg och den stationen var oftast bemannad och man kunde ställa frågor. Där kunde du också köpa biljetter, gå på toaletten och få värme. Kanske fanns där också en park med vackra rabatter. Och för bilen fanns det just ingenting då. Sen har vi vänt på hela kuttingen, på stationerna, jag var i Tanum i helgen, där den där bussen gick ifrån, finns inget stationshus idag. Det finns ingenting annat än en perrong. För bilen har bensinstationerna utvecklats till ställen där du kan äta frukost, du kan köpa korb, du kan gå på toaletten, du kan kanske handla det sista du behöver. Det vi måste tänka på är att vi måste tillbaka och måste tänka på bensinstationerna. Och vi måste se till att placera hållplatser på ställen där det äger rum andra verksamheter. Gärna butiker, köpcentra och liknande. Och så sällan som möjligt en plats för sig själv.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, fortsätter.

– Idag när man diskuterar den här frågan om hållplatser blir det väldigt mycket fråga om tidsperspektiv. Och så måste man prata om definitioner. Precis som Sören säger, när man pratade om tågstationer var det väldigt tydligt vad man menade, när man går bak i tiden. Kanske i viss mån idag försvinner tydligheten också även där. Men en busshållplats är ju allt ifrån en stolpe vid väggkanten till en jättefin anläggning. Man måste börja där och bestämma vad är det för hållplatser vi pratar om, och vad vill vi att de ska förmedla? Vad är det för teknik de ska innehålla och vilka tidsperspektiv? Så man får en medvetenhet hos Trafikverk och kommuner som väghållare och finansörer om vad som krävs.

Patrik Westerlund, industridesigner, delägare, Shift Design, talar om att släppa in andra aktörer för att skapa upplevelse och ett mervärde vid hållplatsen.

– Vi pratar ju om att optimera, respektive styra. Jag tror att när det kommer till en hållplats, ett intressant scenario skulle kunna vara att man bygger upp en struktur där man släpper in andra aktörer att styra upplevelsen. Givetvis lägger man en grund till att börja med. Bra ljussättning för att undvika brott osv. De bitarna vi redan idag är medvetna om att vi behöver. Men kan sedan lämna möjligheten för andra privata, kommersiella aktörer att skapa upplevelse av något slag. Och då inte nödvändigtvis reklam. Om man tittar på den här app-kulturen som uppstått idag, så finns det så klart något annat om 20-30 år. Där är en intressant utveckling hur man styr, hur man förändrar ett beteende hos människor. Att telefonen har blivit någonting mer. Hur kan en busshållplats, en hållplats eller ett stopp bli någonting annat?

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet, utvecklar hållplatstanken till knutpunktens betydelse som en fortsättning av de tre inläggen ovan från Karlstad-workshopen.

– När det gäller resursintegrering, som för oss forskare är väldigt väsentlig när vi tittar på kollektivtrafik, så är det ju att använda sig av olika trafikslag och tredjepartsservice osv. Då vill jag prata mer om knutpunkten. Göteborgsregionens K2020 pratar mycket om knutpunktens betydelse. Det är den punkt när de olika trafikslagen möts. Som man t.ex. har en bytespunkt där regionaltrafik och lokaltrafik möts. Då är det ju bra om det i den knutpunkten också händer någonting mer. För då känns det inte som ett straff att gå från ett trafikslag till en annat. Utan här finns det en mötesplats där det händer saker och ting. I denna punkt kan man också utnyttja de kommersiella krafterna. Politiken har ju inte råd, eller vi som medborgare har ju inte råd att betala allt via skattsedeln. Utan utnyttjar man knutpunktens betydelse på ett intelligent och bra sätt, så skapas det ju affärer i den här delen av resekedjan som stöder huvudaffären, kollektivtrafik, och det är ju oerhört intressant.

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, hänger på och lyfter fram arkitektens betydelse.

– Tror också att man ska satsa på god arkitektur i de knutpunkter som man bygger. Om vi tittar tillbaka i tiden, det finns ju såna knutpunkter som är resmål bara i sig för att de är så vackra. Grand Central station i New York, tunnelbanestationer i Paris eller Moskva. Det tror jag också är viktigt. Där man också knyter an till platsens karaktär, det tror jag också är väldigt viktigt. För att få hela upplevelsen och trivas på det ställe där man väntar på nästa resa.

Sören Bergerland, chef för Karlstadsbuss, fortsätter och reflekterar över hållplatsens betydelse som profilskapande för staden eller regionen. Hans slutord får bli Karlstad-dialogens slutreplik kring hållplatser.

– Alltså använda hållplatserna för att berätta någonting, inte bara för de som åker utan för alla andra också.

I Södertälje-workshopen ställdes frågan om hur man kan skapa trygghet på en hållplats. Nobinas trafikchef i Södertälje, Mackis Tiflidis, illustrerade med ett exempel från Orrholmsgaraget i Karlstad.

– Tror vi kan titta på Karlstad som vi var och tittade på. Ett gammalt miljonprogram som var väldigt oattraktivt att bo i. Det var otryggt. Man kunde inte parkera bilen i det stora, fina parkeringsgaraget som hade byggts upp. Där har man gått igenom lite nytänk egentligen, tänka utanför boxen, skapade ett område som var attraktivt att bo i... Man kunde åka ner till garageplanet och busshållplatserna fanns, där man inte behövde stå i kyla... regn, blåst... Bostadsområdet... fick ett sånt uppsving, att man kände att en tilltro den platsen där man bodde... Och skapade sidoprojekt i den, som gjorde platsen ändå tryggare. Jag

tror att det är lite det tänket man måste ha även här. Genom att göra attraktiva och trygga hållplatser, kan man tvätta bort den här stämpeln från de här gamla miljonprogrammen.

Mats Huss, moderator, JJP, fortsätter i Södertälje-workshopen på temat hållplats/knutpunkt.

– Vid tidigare workshops har det framkommit att finns det människor vid en knutpunkt, så upplevs det som tryggt. Om man kan få dit människor som istället för att vänta erbjuds en service.

En företrädare från SL hakar på och förutser att det kan bli nya aktörer som möjliggör lösningar som inte finns idag.

– Det är en jättebra ide. Jag sitter här och tänker, det har varit så många bra olika aspekter och vi har hoppat hit och dit. Vi har ganska mycket som händer. Vi har en ny kollektivtrafiklagstiftning som ska komma. Just det här med knutpunkter ska ju alla kunna angöra vid... Man är flera aktörer som måste säkras, just hela reseupplevelsen från dörr till dörr... det är ju inte bara själva knutpunkten utan det är själva miljön för att komma dit, gångvägar osv. Det är ganska många aktörer inne. Nya lösningar, om man tänker sig har nya aktörer, som inte brukar vara så involverade i kollektivtrafiken, som ser möjligheter och tillhandahåller den här typen av tjänster.

I Skövde-workshopen utvecklade Nobinas kommunikationschef Rolf Kolmodin hållplatsens utformning till en del i ett större system med förebild från det BRT-system som finns i olika delar av världen.

– Sen har man ju bytespunkterna... där är ju väderskyddet ganska dåligt. Är man van att åka bil är man tvungen att tänka om med klädstil. Min tjej åker alltid kollektivt, och hon garderar sig alltid på morgonen – det är på med kläderna som ska tåla regn och rusk. Men framtidens hållplatser skulle mycket väl kunna vara mycket mer heltäckande i sitt väderskydd. Du skulle kunna visera biljetter när du går in i hållplatsen, så får du en snabbare ombordstigning på bussen. Det blir mycket smidigare. Och såna lösningar har man med bus rapid transit-bussarna, som man har internationellt. Det är väl förhoppningsvis den lösningen som kommer till Sverige i framtiden, för här behövs verkligen väderskydd. Det finns ju inte en ny butiksarena som byggs idag, som inte är inkapslad som ett shopping mall, varför kan man inte tänka likadant när det gäller väderskydd för hållplatser?

Hans Zachau, industridesigner, partner, Lighthouse Design, reflekterade över designens betydelse för att utforma trygga och attraktiva hållplatser.

– Jag sökte på nätet på hållplatser för att se om det finns några aktiviteter där. Tittade på design och konceptutveckling, och jag blev förvånad. Hållplatsen och själva väntkuren

är utsatt för väldigt mycket designtävlingar, designkoncept. Man diskuterade innehållet, naturligtvis information, det har ju alltid varit det som man förväntar sig ska finnas där. Men också väderskyddet. Ett antal andra funktioner som kan vara underhållningsaspekt, informationsaspekt. Det i sig skapar tryggare stämning, att man har mer än bara de här tre glasväggarna. Att det finns någonting annat, att det blir ett annat centrum på ett annat sätt, gör att man känner sig mer iakttagen, och det i sig skulle skapa någon form av trygghet. Skapa ett annat liv på hållplatsen. Det händer mycket där.

Rolf Kolmodin fyller på.

– Allting idag handlar om information och underhållning. Och att sätta upp en plattskärm kostar inte många kronor. Varför kan inte varje större hållplats ha ett par digitala informationskärmar? Så man inte bara får information om nästa buss, utan i realtid får du ny info... Kanske nyhetsuppdatering... Så du känner att du gärna står där vid hållplatsen en stund, istället för att vilja stå där så kort tid som möjligt.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, tänker visionärt kring ett resecentrums betydelse där platsen inte bara är en kostnad för samhället utan också genererar ett kommersiellt intresse.

– Om man tänker mer visionärt, resecentrum idag är ofta en stor öppen plan. Om vi tänker oss att det är inglasat istället och att du får upp resandevolymerna på högre nivåer... Då har du plötsligt en väldigt stor samling människor som är där varje dag. Då blir det helt plötsligt kommersiellt intressant. Då kan du ha kaféer och en massa andra saker som ligger i den här miljön. Det är ju en väldigt stor målgrupp du kan nå här, samtidigt som folk har tid att spendera i samband med bytena. Kan vi göra den här bytestiden till något positivt istället för någon nödvändig ont, att bara vänta på ett blåsig torg? Där finns det en väldigt stor potential. Att det är uppvärmt, väderskyddat och positivt, finns pocketshop och kafé, kemptvätt och lite annat i direkt anslutning till de här stora bytespunkterna. Det höjer ju attraktionskraften för kollektivresandet om de stora resecentrumen verkligen upplevs som attraktiva.



INNOVATION OCH UTVECKLING

12. INNOVATION OCH UTVECKLING

Lars Bull, vd för Värmlandstrafik, talar om innovation som en överlevnadsfråga.

- Jämför den här branschen med tillverkningsindustrin, så är innovation en överlevnadsfråga. Begreppet innovation används knappt inom den här branschen. Vi har försökt att utmana både SAMOT, universitetet och branschen att börja jobba systematiskt med innovation inom kollektivtrafiken. Han fortsätter.
- De tjänster vi kommer att erbjuda inom tio–femton år, de vet vi inte ens hur de ser ut idag. Jag tror det är jätteviktigt för branschens utveckling, att vi börjar jobba mer systematiskt med innovation. Kopplar ihop forskning och innovation.

Rolf Kolmodin, kommunikationschef på Nobina, talar om behovet av kontinuerlig produktutveckling.

- Jag skulle vilja slå ett slag för snabbare och mera kontinuerlig produktutveckling. Idag i kollektivtrafikbranschen handlar man upp trafik var tionde år, på tio års sikt, det är ju en dubbel rysk femårsplan! Var tionde år har vi en viss nivå av kreativt tänkande. Nu ritar vi upp nya linjer, och så handlar vi upp det här, och så vinner någon kontraktet... Men sedan är det "business as usual" – ingenting händer på tio år! Då är det status quo. I alla andra branscher, speciellt i IT-branschen, så har man 6–12, kanske 18 månaders, produktlivscyklar – och sedan kommer det nya fräscha grejer som höjer intresset. Branschen måste lära sig att springa lite fortare.

Ulo Maasing är branscheexpert på tidningen Bussbranschen och gör i Skövde-workshopen en slutreflektion som handlar om att låta kunderna styra produktutvecklingen.

- I grunden att låta marknaden ha ett mycket större inflytande på kollektivtrafiken. Det innebär inte att man säger nu ska vi ha en kommersiell och icke reglerad verksamhet på något sätt. Även om jag är för en rätt stor avreglering. Men när man verkligen låter kunderna styra produktutvecklingen, som man gör i andra branscher. För det här är en lätttrörlig konsumentvara. När marknaden får styra utvecklingen väldigt mycket, man ställer sig frågor hela tiden. Hur gynnar den här åtgärden, hur gynnar vår lackering en marknadsutveckling, hur gynnar teknikutveckling en marknadsutveckling. Då har man en bra grund att stå på. Resten kommer på nåt sätt att utvecklas, bara man tänker på det sättet.



SAMVERKAN OCH INTEGRERING

13. SAMVERKAN OCH INTEGRERING

I den nya kollektivtrafiklagen ställs krav på en trafikförsörjningsplan där samverkan mellan olika aktörer blir ett väsentligt inslag. I Södertälje-workshopen talar Jens Plambeck, chef strategisk utveckling, SL, om hur man har fokus på dessa frågor inom ramen för sin nya organisation.

– I SL:s nya organisation har en ny avdelning strategisk utveckling ansvaret för de nya dialogerna. Framförallt de strategiska dialogerna, med politiker i respektive kommun, men också med tjänstemännen. Där man ska kunna ta frågor högt och lågt, på olika sätt. Och just nu är det stora forumet just nu är, med anledning av den nya kollektivtrafiklagen utarbeta ett trafikförsörjningsprogram som ska innehålla målformuleringar, krav på hur kollektivtrafiken ska utvecklas i länet. SL har valt att dela in Stockholms län i fem sektorer. Där vi kan föra en diskussion på det strategiska planet, men också på det operativa planet, för att kunna diskutera såna här saker. Och då är bytespunkter, hållplatser, strategiska och visionära stomnätlinjer, dragningar och fordonslösningar saker som ska diskuteras. Just nu är det mycket fokus kring trafikförsörjningsprogrammet som är helt avgörande... Är i mål till nästa år...

Anna Mostert från SL Trafikförsörjning fortsätter och talar om dialogerna med trafikföretagen.

– Kan komplettera med att just 14 september, så har vi vårt första möte med de större trafikoperatörerna. Då vi dels har samrådet inför trafikförsörjningsplanen, men också en del också utifrån SL:s nya organisation och hur vi ska förbättra samverkan.

Jens Plambeck, chef strategisk utveckling på SL, påtalar att SL historiskt inte varit så bra på samverkansdialoger men att den nya organisationen ska råda bot på detta och att det ska bli mer strukturerade dialoger.

– Syftet med de här lite mer strukturerade samtalen... Jag har uppfattat att det har varit dåligt från SL att föra de här dialogerna. Framförallt från kommunerna, som inte vet vem man ska prata med för sina ärenden... nu blir det mer strukturerat... Nu har vi för respektive sektor personer utpekade. Vi kommer skicka ut en kommunkontaktsbroschyr, som ni ser bild på personen, telefonnummer och ringa in och prata om de olika delarna. För att kunna möta upp den kritik som vi fått.

Sven Lindström, kollektivtrafikchef i Skövde kommun, menar i Skövde-workshopen att integrering är det viktigaste för att skapa en bra och lättförståelig kollektivtrafik.

– Man ska få resan att fungera från a till b. Det ska inte vara onödiga dröjsmål vid byten, tidtabellerna ska hänga ihop. Integrerat hela resan, det tror jag är det viktigaste. En parentes... Vi är ett av de här fördubblingsexemplen i Skövde... Vi la om stadstrafiken 8 januari 2007. Vi hade år 2006: 1 465 000 resor. Vi kommer ligga på 2 225 000–2 250 000 resor 2011. Vi har inte gjort annat än förenklat det. Bussarna avgår samma minuttal timme efter

timme. Vi har inte bara linjenummer, vi har satt färg på linjerna. Röd, blå, grön och så där. Inget okonventionellt. Vi har inte sänkt priser eller något. Det har bara ökat genom att folk vet att bussarna går, de går även lördag och söndag.

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen, ger i Skövde-workshopen exempel från England där kollektivtrafiken blir bas i en park-/ridelösning med infartsparkering och att bussbiljetten ingår i parkeringsbiljetten.

– Jag tjar lite om England, men något som man där har lyckats med – även Dartford som jag har förstått det – är att i anslutning till kollektivtrafiken, och då inte bara spårtrafik, bygga infartsparkeringar. Det finns i flertalet engelska städer, i betydligt mindre format än storstadsformat, dvs. 30 – 40 000 invånare. Man har infartsparkeringar, tät busstrafik in, ofta ingår bussbiljetten i parkeringsbiljetten. Det har blivit väldigt framgångsrikt. Och det har man varit tvungen till för att de engelska stads-kärnorna är ofta trånga med smala gator. Men det där borde man kunna utveckla i Sverige. Det finns inget förnuftsmässigt skäl till varför man inte ska klara det.

DELTAGARFÖRTECKNING

Nedan presenteras deltagarna som deltog i rundabordsdiskussionerna i respektive workshop med namn samt vilken roll de har som expert/aktör i kollektivtrafik och samhällsutveckling.

Karlstad-workshopen, 16 augusti 2011

Klas Jansson, stadsbyggnadsdirektör, chef för stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun

Lars Bull, vd, Värmlandstrafik

Sören Bergerland, chef för Karlstadbus, Karlstads kommun

Patrik Westerlund, industridesigner, företagare, Shift Design

Bo Enquist, professor, vice föreståndare SAMOT, Karlstads universitet

Mats Huss, moderator, JJP

Örebro-workshopen, 19 augusti 2011

Bertil Malmsten, arkitekt, stads- och samhällsplanering, Sweco

Björn Sundin, kommunalråd, Örebro kommun

Clas-Göran Classon, programdirektör Samhällsbyggnad, Örebro kommun

Conny Strand, vd, Länsstrafiken i Mälardalen

Stefan Magnusson, industridesigner, grundare, No Picnic Industrial Designers

Mats Huss, moderator, JJP

Skövde-workshopen, 29 augusti 2011

Ingemar Frid, planarkitekt, Skövde kommun

Sven Lindström, kollektivtrafikchef, Skövde kommun

Mikael Johannesson, kognitionsforskare Skövde universitet/Sevenatus

Rolf Kolmodin, kommunikationschef, Nobina Sverige

Ulo Maasing, branschexpert på tidningen Bussbranschen

Anders Andersson, trafikområdeschef Skövde, Nobina

Mats Huss, moderator, JJP

Södertälje-workshopen, 2 september 2011

Ragna Forslund, chef, SL Trafikförsörjning

Carl de Geer, försäljnings- och avtalschef, Nobina

Lars Greger, kommunalrådssekreterare, Södertälje kommun

Tage Gripenstam, kommunalråd i opposition, Södertälje kommun

Anna Gustafsson, trafikplanerare, Södertälje kommun

Kristofer Hansén, Head of styling/Industrial design, Scania

Rolf Hedberg, Senior Product Manager BRT-system, Scania

Anna Jonasson, operativ chef, Nobina Sverige

Jonas Kempe, operativ chef, Nobina Sverige

Anna Mostert, sektionschef buss, SL Trafikförsörjning

Staffan Norberg, kommunalråd, Södertälje kommun

Jens Plambeck, chef strategisk utveckling, SL

Ulla Rygin, Södertälje kommun

Mackis Tiflidis, trafikchef Södertälje, Nobina Sverige

Julien Bahri, Marketing and Sales France, APTS

Mats Huss, moderator, JJP

Lund-workshopen, 16 september 2011

Pieter Bastiaansen, Project Manager, APTS

Sven-Allan Bjerkemo, konsult, Bjerkemo Konsult

Jan Bosaeus, vd, Nobina Sverige

Sjur Brenden, operativ chef, Nobina Sverige

Henrik Dagnäs, marknadsdirektör, Nobina Sverige

Jan Anders Johanson, hållbarhetskonsult, Ecomitech

Ronnie Kalén, kollektivtrafikchef, Lunds kommun

Rolf Kolmodin, kommunikationschef, Nobina Sverige

Henry Kärrström, trafikchef, Nobina i södra Skåne

Göran Lundblad, trafikchef, Skånetrafiken

Mårten Rittfeldt, industridesigner, creative director, grundare, Zenith Design

Kjell Rydblom, VDL Bus Sweden

Karin Svensson Smith, andre vice ordförande i Tekniska nämnden i Lund och tillika

miljö- och trafikansvarig i Miljöpartiets partistyreelse

Mats Huss, moderator, JJP

© 2011 Nobina AB. Citera oss gärna men uppge källan.

Redaktör: Bo Enquist, SAMOT/Karlstads universitet

Producent/moderator: Mats Huss, JJP

Korrektur: Anders Nilsson, Svenska Massmediafabriken och Linn Styrwoldt, JJP

Transkribering: Marianne Dalos, frilansande journalist/copywriter

Design/typografi: Stefan Raabe, JJP

Nobina . 