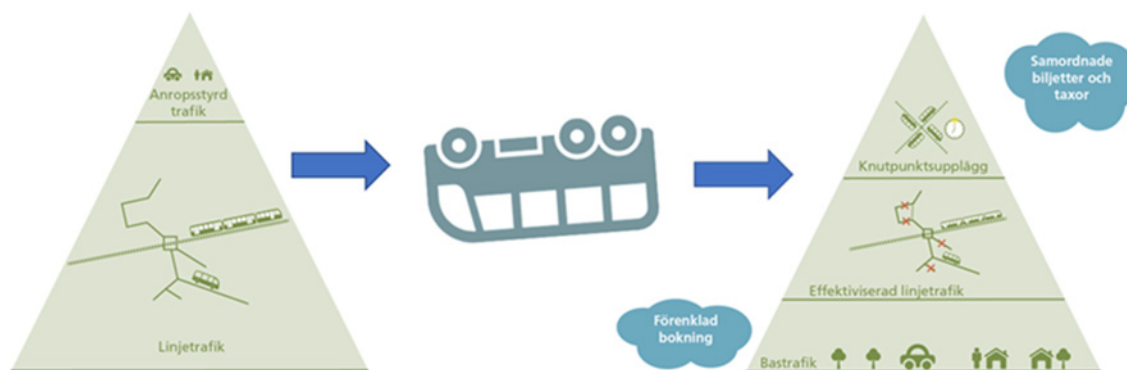


# Omvänd kollektivtrafik

## – ett koncept för ökad rättvisa och effektivitet i både glesbygd och tätbebyggda områden

Mats Améen, Stephan Bösch, Martin Andersson

Konceptet innebär att kompletteringstrafiken blir kollektivtrafikens bas – bastrafik. Det är denna trafikstandard som alla medborgare kan räkna med. Bastrafiken blir automatiskt tillgänglig när det inte finns någon linjetrafik.



*Istället för att den linjelagda kollektivtrafiken ska stå för grundförsörjningen i en region, så utgår den omvända kollektivtrafiken från att det är kompletteringstrafiken som är basen.*

### Kollektivtrafiken på landsbygden viktig, men dyr

En följd av urbaniseringen är att städerna växer samtidigt som landsbygden ofta har en stagnerande och åldrande befolkning. Detta innebär utmaningar när det gäller att bibehålla samhällsservice såsom exempelvis kollektivtrafik. Minskat resande och ökade kostnader leder på många håll till reduceringar av trafikutbudet, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för landsbygden. Detta kopplar till kollektivtrafikens största utmaning där kostnaderna ökar snabbare än resandet och intäkterna. Samtidigt finns höga ambitioner och en målsättning för branschen att fördubbla kollektivresandet. För att lyckas med det behöver trafikekonomin förbättras; det måste bli mer resande per satsad skattekrona. Dessutom behöver klyftan mellan stad och land minskas. Utmaningen är så stor att hela synen på vad som är en grundläggande kollektivtrafikförsörjning och var resurserna ska satsas behöver förändras. Frågeställningen har ytterligare accentuerats av coronapandemin; det kom-

mer att krävas nya radikala grepp för att kunna fortsätta utveckla kollektivtrafiken utan att kostnaderna skenar.

I nuläget är det gängse synsättet att den linjelagda kollektivtrafiken står för den grundläggande trafikförsörjningen i en region. Sedan finns det kompletteringstrafik, dvs anropsstyrd trafik med begränsat turutbud, för att täcka upp de områden som inte har linjetrafik. Dessutom finns sjukresor och färdtjänst som ofta inte är samordnade med de anropsstyrda turerna. Skolturer är ibland upplåtna för allmänt resande, men har så begränsade öppettider och så svårinformerad trafikering att de används i mycket begränsad utsträckning.

Den anropsstyrda trafiken är svåränvänd för de flesta resenärerna och finns för att den måste finnas, men de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ser i de flesta fall gärna att den används så lite som möjligt, eftersom kostnadstäckningsgraden är låg och fler efterfrågade turer ger sämre trafikekonomi.

Det har tidigare gjorts ett mycket stort antal utvecklingsprojekt med samordning mellan linjetrafik och anropsstyrd trafik, som sällan har permanentats eftersom ett ökat resande medfört så stora kostnadsökningar att ekonomin inte har kunnat hanteras. Det är viktigt att ta fram lösningar som är långsiktigt ekonomiskt hållbara och där en ökad efterfrågan av resor inte leder till försämrad trafikekonomi.

## Effektiv samverkan mellan linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik

Trivector Traffic AB och DRT Solutions AB har gemensamt utarbetat ett koncept för effektiv samverkan mellan linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som döpts till "Omvänd kollektivtrafik". I detta arbete står Trivector för kollektivtrafikkunnandet och DRT Solutions för kunnandet om anropsstyrd trafik.

Konceptet innebär att kompletteringstrafiken ändras till att bli kollektivtrafikens bastrafik. Det är denna trafikstandard som alla medborgare kan räkna med. Bastrafiken blir automatiskt tillgänglig när det inte finns någon linjetrafik. Bastrafikens turutbud läggs på en tillräckligt hög nivå för att tillgodose flera typer av reseärenden, t ex 4 resetillfällen per riktning alla dagar. Alla som vill resa till/från en plats och har mer än t ex 1 km till hållplats för linjetrafik får använda bastrafiken, marknadsföringen förbättras

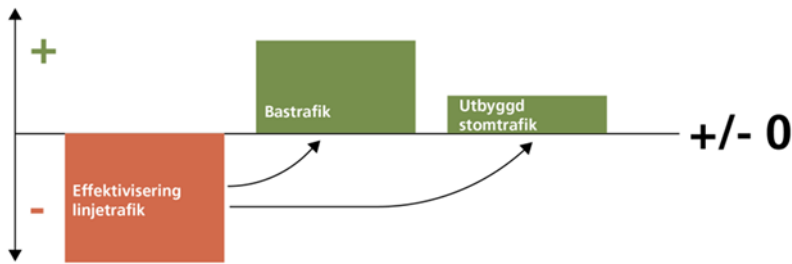
och förbeställningstiden hålls kort. Bastrafiken matar till närmaste serviceort med frekvent linjelagd trafik. Den trafikekonomiska kalkylen bygger på att alla turer efterfrågas av en resenär. Det innebär att ett ökat resande inte behöver försämra trafikekonomin – då blir det högre intäkter genom fler betalande resenärer. Om å andra sidan resandet blir lägre behöver inte alla turer utföras och då förbättras också trafikekonomin. Bastrafiken samordnas fullt ut med färdtjänst och sjukresor och särskilt i glesbygd bör även skoltrafiken inkluderas i konceptet. Flertalet beställningar styrs till självbetjäning i mobilen, vilket blir enkelt för resenären och kostnadseffektivt för den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Den utbyggda bastrafiken skapar förutsättningar för att rationalisera den linjelagda trafiken. Krokiga linjer kan rätas ut, svagt utnyttjade linjer kan läggas ner och långsamma regionbusslinjer med många hållplatser kan göras om till snabblinjer. De skattepengar som därigenom frigörs satsas dels på den utbyggda bastrafiken, dels på att bygga ut den linjetrafik som har störst potential för resandeökningar. En planeringsförutsättning är att öka kollektivresandet inom nuvarande ekonomiska ramar. Ibland kan även administrativa förändringar av trafiken behövas, t ex taxeförändringar, för att möjliggöra samordning mellan trafikslagen.



*Bastrafiken samordnas fullt ut med färdtjänst och sjukresor och särskilt i glesbygd bör även skoltrafiken inkluderas i konceptet.*

## Skattebidrag



*Förstudien i Ånge visar att det går att erbjuda alla invånare en högre trafikstandard utan att kostnaderna ökar*

## Förstudie i Ånge, exempel från Skåne och Värmland

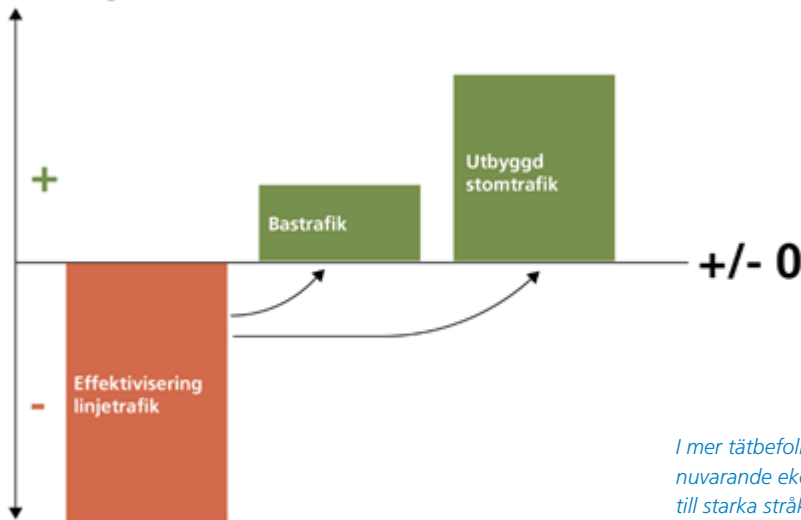
I Ånge i Västernorrland har en förstudie genomförts som ska kunna användas som underlag för beslut och i Skåne och södra Värmland finns genomräknade exempel. I glesbygd (till exempel Ånge) är det viktigaste resultatet att en högre trafikstandard kan erbjudas alla invånare utan att kostnaderna ökar samtidigt som det beräknas bli en liten resandeökning. Där är således vinsten i första hand en jämnare fördelning av kollektivtrafiktillgängligheten.

I tätare regioner, som exemplen från Skåne och Värmland,

visar det sig att det dessutom går att få betydligt fler resor inom nuvarande ekonomiska ramar genom att resurser kan överföras till starka stråk, där det finns störst potential för stora resandeökningar.

Omvänd kollektivtrafik har således stor potential för att ge effektiviseringar och öka rättvisan – såväl i tät- som glesbygd. Viktigt att tänka på är att en satsning på Omvänd kollektivtrafik behöver förankras väl hos resenärer och kommuner samt vara långsiktig och syfta till förbättringar snarare än besparingar.

## Skattebidrag



*I mer tätbefolkade regioner går det att få betydligt fler resor inom nuvarande ekonomiska ramar genom att resurser kan överföras till starka stråk, där det finns störst potential för stora resandeökningar.*

## Utvecklingsmöjligheter

Omvänd kollektivtrafik skulle även kunna användas i stadstrafik för att möjliggöra genare och snabbare linjetrafik med högre frekvens. Bastrafiken täcker då upp i de delar av tätorten där gångavstånden till hållplats blir långa. Eventuellt kan gångavståndskriterier och turutbud för bastrafiken behöva modifieras jämfört med landsbygdstrafiken.

Det kan också övervägas att komplettera bastrafiken med andra typer av transporttjänster, som bildelning och samåkning. Digitaliseringens möjligheter inom transporttjänster kan bidra till en ytterligare förbättring av tillgängligheten under dygnets timmar. Dessa tjänster i gränslandet mellan privat och kollektiv transport är påbyggnadsmoduler som syftar till att resmöjligheter i en avgränsad geografi kan ytterligare förbättras med energi- och kostnads-effektiva transporter.

## För mer information

*Konceptet Omvänd kollektivtrafik är framtaget av Stephahn Bösch och Mats Améen, Trivector samt Martin Andersson, DRT Solutions. Hör av dig om du vill veta mer.*

[stephan.bosch@trivector.se](mailto:stephan.bosch@trivector.se)

[mats.ameen@trivector.se](mailto:mats.ameen@trivector.se)

[martin.andersson@drtsolutions.eu](mailto:martin.andersson@drtsolutions.eu)



Stephan Bösch



Mats Améen



Martin Andersson



**Trivector**

Lund · Göteborg · Stockholm · 010-456 56 00

[www.trivector.se](http://www.trivector.se)

Trivector är ett växande konsult- och utvecklingsföretag med tre bolag inom trafik, verksamhetsutveckling och IT-system. Vi har kontor i Lund, Stockholm och Göteborg. Läs gärna mer om oss på [www.trivector.se](http://www.trivector.se)