

Kandidatuppsats i offentlig förvaltning VT 2012

Förvaltningshögskolan, Göteborgs universitet

Författare: Johanna Bjerre & Johanna Karlsson

Handledare: Gary Kokk

Examinator: Stellan Malmer



Fördubbling på lika villkor?

Fyra läns förutsättningar för att lyckas öka resandet med kollektivtrafiken

Förord

12 000 ord senare har vi fått en god kunskap inom ämnet kollektivtrafik och dess innebörd för samhället. Vi har fått en djupare förståelse för länstrafikbolagens möjligheter och begränsningar för att nå fördubblingsmålet.

Först och främst vill vi tacka Helena Leufstadius som hjälpte oss in på rätt spår och för att vi fick ta del av kollektivtrafikbarometerns grunddata. Sedan ett stort tack till Anja Tikkanen på Ipsos, *Social Research Institute*, som tillägnade mycket tid till att hjälpa oss ta fram datamaterialet. Vi vill självklart tacka vår handledare Gary Kokk för värdefulla råd och nära och kära för ett stort förstående och stöd efter långa dagar i SPSS. Sist men inte minst vill vi tacka vaktmästarna på förvaltningshögskolan som hjälpte oss att få upp den enorma Excelfilen, så att vårt arbete blev möjligt!

Johanna Bjerre

Johanna Bjerre

Johanna Karlsson

Johanna Karlsson

Maj 2012

Göteborg

Sammanfattning

Denna utredning har till syfte att ge ett bredare perspektiv till varför det kollektiva resandet skiljer sig mellan länen. Det finns ett tydligt mål från *Svensk kollektivtrafik* att genomföra en fördubbling av kollektivtrafiken i Sverige men inga vedertagna instruktioner för hur länen ska uppfylla det. Vi har belyst problematiken genom fyra perspektiv som vi valt att kalla, *Resevariabler, Ekonomiska förutsättningar, Geografiska- och Demografiska förutsättningar* och tidigare identifierade *Framgångsfaktorer*.

Vi har nått resultatet att de viktigaste resevariablerna som bör prioriteras är *användbarhet* och resenärens *kunskap* om systemet, vilket styrker tidigare studier inom ämnet. De länstrafikbolag som lagt sitt fokus på andra variabler, som miljö, har inte ökat sin resefrekvens. Miljön är således inte ett tillräckligt starkt incitament för att öka resefrekvensen, även om det är ett långsiktigt gott mål för samhället.

Utifrån det *Ekonomiska perspektivet* har vi identifierat att en hög disponibel inkomst hos hushållen kan vara en av flera bakomliggande orsaker till att resefrekvensen skiljer sig mellan länen. Det har även framkommit i vår utredning att *Geografiska- och Demografiska förutsättningar*, som till exempel att befolkningsökning och befolknings spridning inte påverkar resefrekvensen markant. Det kan dock ha påverkan på länstrafikbolagens kostnader.

Den viktigaste slutsatsen vi kan dra utifrån denna utredning är vikten av att prioritera *användbarheten* då resenären värdesätter tid mer än pengar. Det är även viktigt i framtiden för länstrafikbolagen att lyssna till de som inte reser med kollektivtrafiken, då det är dessa som kan utöka resefrekvensen och marknadsandelen i framtiden. *Bo Legerius* på SKL påstår dock att denna fördubbling kan komma att kosta en hel del för skattebetalarna.

Sökord:

Kollektivtrafik
Länstrafik
Kollektivtrafikbarometern
Länstrafikbolag

Keyword:

Public transport
State traffic
Public Transport survey
County public transport companies

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	6
1.1	Vad är kollektivtrafik?.....	6
1.2	Ny kollektivtrafiklag	6
2	Problemformulering	7
3	Syfte och frågeställningar.....	9
3.1	Avgränsningar	10
4	Tidigare studier.....	12
4.1	Påverkande resevariabler.....	12
4.2	Ekonomiska förutsättningar	14
4.3	Geografiska- & Demografiska förutsättningar	15
4.4	Framgångsfaktorer.....	16
5	Metod	18
5.1	Källkritik	20
6	Empiri.....	21
6.1	Påverkande resevariabler.....	21
6.1.1	Beroende variabler	21
6.1.2	Oberoende variabler	23
6.2	Ekonomiska förutsättningar	28
6.2.1	Skånetrafiken.....	28
6.2.2	Värmlandstrafik.....	29
6.2.3	Länstrafiken Örebro	29
6.2.4	Länstrafiken Södermanland.....	30
6.3	Geografiska- & Demografiska förutsättningar	31
6.3.1	Skånetrafiken.....	31
6.3.2	Värmlandstrafik.....	31
6.3.3	Länstrafiken Örebro	32
6.3.4	Länstrafiken Södermanland.....	32
6.4	Framgångsfaktorer.....	34
6.4.1	Skånetrafiken.....	34
6.4.2	Värmlandstrafik inklusive Karlstad Buss	35
6.4.3	Länstrafiken Örebro	36
6.4.4	Länstrafiken Södermanland.....	37
7	Analys.....	38

8	Slutdiskussion.....	43
9	Slutord	45
10	Referenslista	46
11	Bilagor.....	50

1 Bakgrund

De ansvariga för kollektivtrafiken har det senaste decenniet varit länstrafikhuvudmännen. Alla länstrafikhuvudmän i Sverige är med i branschorganisationen *Svensk kollektivtrafik*. År 2008 startade *Svensk kollektivtrafik* ett projekt för att samtliga län ska sikta mot målet att fördubbla sin marknadsandel och resande (WSP rapport 2010: 28). Många län har med stora steg rört sig mot målet, medan andra minskat marknadsandelen och resefrekvensen (Se Avgränsningar 3.1, Tabell 2). Enligt tidigare studier är skillnaderna mellan trafik huvudmännen markanta, därför ville vi ta reda på varför det skiljde sig åt. Borde länen istället få individuella mål då de har olika förutsättningar att uppnå fördubblingsmålet?

1.1 Vad är kollektivtrafik?

"Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler." (SIKA, 2005)

1.2 Ny kollektivtrafiklag

Den 1 januari 2012 togs den nya kollektivtrafiklagen (SOU 2009:39) i bruk. Den nya kollektivtrafiklagen ersätter den gamla huvudmannalagen (Länstrafiken Örebro AB, *Årsredovisning* 2010). Lagen innebär att kommersiella företag har tillträde till kollektivtrafikens marknad. De gamla benämningarna Länstrafikhuvudman och Trafikhuvudman tas bort och ersätts med en regional kollektivtrafikmyndighet som oftast benämns RKTM (Leufstadius Helena, *Regionalt Trafikförsörjningsprogram*, 2012: 4). RKTM får en mer strategisk roll än den operativa rollen som trafik huvudmännen förr hade. Upphandlingsrollen kan med den nya lagen antingen utföras av RKTM eller överföras till ett kommunalägt bolag. Den strategiska rollen innefattar bland annat ett ansvar att upprätta en trafikförsörjningsplan. Kollektivtrafikbolagen ska kunna göra en anmälan utifrån denna plan på vilken trafik de kan erbjuda inför upphandling (SOU 2009:39: 14ff). I planen ingår också ett upprättande av allmän trafikplikt på vissa linjer, vilket är motiveringar av kravspecifikationer på linjetrafik som inte kan bedrivas på en kommersiell marknad. Den allmänna trafikplikten blir efter upprättande av trafikplanen ett verkställande beslut och fungerar som ett avtal till samhället (*Svensk kollektivtrafik, Allmän trafikplikt*, 2012: 6ff).

Denna kandidatuppsats innefattar endast åren 2010 till 2011 och därför bortser vi från den nya lagen.

2 Problemformulering

Om fler skulle välja kollektivtrafiken istället för bilen skulle det enligt, *Svensk kollektivtrafik*, ha positiva effekter på bland annat miljön. Under våren 2008 presenterade branschorganisationen *Svensk Kollektivtrafik* (Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting) ett förslag till en gemensam handlingsplan för regeringen, som går ut på att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt och fördubbla resandet till år 2020. Projektet kallas fördubblingsprojektet (WSP rapport 2010: 28). Ett problem som kan identifieras i denna handlingsplan är att den enbart anger ett givet mål, utan instruktioner för hur organisationen skall gå tillväga för att uppnå målet. Det finns skillnader mellan länen/regionerna, vissa län ökar i antal resenärer medan vissa minskar (Se Avgränsningar 3.1, Tabell 2).

Varför är det skillnader och hur ska de ansvariga för kollektivtrafiken agera för att lyckas uppnå målet? Kan det vara som *Bo Legerius* (SKL 2012: 6) benämner, att vissa län inte har en möjlighet att fördubbla resandet då det snarare blir en kostnad än till en nytta?

En bakomliggande orsak till bristen av instruktioner för att uppnå fördubblingsmålet kan vara det *kommunala självstyret*. Motivet till det grundar sig i att kommuner och landsting själva ansvarar för besluten inom det lokala området (Brorström, m.fl. 2010: 23). Enligt en utredning av *Sveriges kommuner och landsting* (Häggroth, S 2005: 23) skulle ett statligt detaljstyre hindra kreativa och nya lokala lösningar. Att inte styra verksamheterna med en handlingsplan med ett givet mål kan vara ett aktivt val för att främja den lokala kreativiteten. Det lokala ansvaret kan leda till att vissa kommuner och landsting blir mer framgångsrika än andra.

Behovet av att transportera sig är stort för att få vardagslivet att gå ihop, vilket har resulterat i att vårt samhälle idag är präglad av bilismen. I världen ökar fordonsparken och det kan leda till ökade problem för miljön och trängseln på vägarna (Sörsäter, Håkansson 2011: 10). År 2007 uppskattades samhällets kostnader för kollektivtrafikens utsläpp till totalt 1 616 miljoner kronor. Om resorna ersattes av andra färdmedel skulle, enligt *Svensk kollektivtrafik* (SWECO, *Goda exempel* 2008: 11), samhällets kostnader för utsläppen uppgå till 2 041 miljoner kronor. Det resulterar i en nytta på 426 miljoner kronor per år för minskade utsläpp av luftföroreningar (Se Tabell 1).

Samhällsnytta 2007 (miljoner kronor)

Trafiksäkerhetsvinst	18 827
Miljövinst	426
Parkering	2 058
Slitage	27
Hälsa	378
Kollektivtrafik totalt	22 miljarder

Tabell. 1 (SWECO, *Goda exempel* 2008: 12)

Många av ovanstående uppgifter är antaganden, således är de inte helt tillförlitliga. Det finns även samhällsnyttor som inte är medräknade, såsom trängsel och arbetspendling för de utan körkort (SWECO, *Goda exempel* 2008: 12).

Enligt *Bo Legerius* (2012: 6) rapport finns det ekonomiska problem med att genomföra fördubblingsprojektet, eftersom länen/regionerna har olika förutsättningar att utveckla sin kollektivtrafik. Han menar att målen bör sättas upp individuellt för varje län/region, eftersom det ej är relevant för vissa län att öka sin marknadsandel. Detta då kostnaden för att uppnå målet, att fördubbla resandet, skulle bli märkbart högre för skattebetalarna. Om kollektivtrafiken skulle utökas med 34 % skulle det resultera i en ökad kostnad för varje skattebetalare på 50 öre per 100 kronor.

I en tabell från tidigare studier om *Goda exempel* (Se Avgränsningar 3.1, Tabell 2) på länstrafikhuvudmän, har vi identifierat att det fanns skillnader mellan bolagen 2006- 2010. Vår forskningsfråga utgår från om denna skillnad finns kvar idag och vad dessa skillnader grundar sig i. För att belysa problematiken har vi valt att jämföra fyra länstrafikhuvudmän, som valts ur den tidigare rapporten *Goda exempel*, två av de framgångsrika exemplen; Skånetrafiken, Värmlandstrafik, inklusive Karlstadbuss och två av de mindre framgångsrika exemplen; Länstrafiken Örebro, Länstrafiken Södermanland. Vi anser det viktigt att inom kollektivtrafiken jämföra sig för att identifiera framgångsfaktorer för att uppnå det angivna målet, att fördubbla resandet. Vi menar således att det behövs ett större fokus på hur länen ska lyckas uppnå målen och hur de skiljer sig mellan olika län/regioner med olika förutsättningar.

3 Syfte och frågeställningar

Vårt syfte med denna uppsats är att belysa de olika förutsättningarna som länen har för att lyckas uppnå det gemensamma fördubblingsmålet *Svensk kollektivtrafik* satt upp. Vi har belyst förutsättningarna utifrån fyra perspektiv; *Ekonomiska förutsättningar*, *Geografiska- och Demografiska förutsättningar*, *Påverkande resevariabler* och *Framgångsfaktorer*.

Vår forskningsfråga:

Varför skiljer sig det kollektiva resandet mellan olika län och vad har de för olika förutsättningar för att kunna uppnå fördubblingsmålet?

Följande punkter skall granskas för att svara på forskningsfrågan:

- Urskilja korrelationer och samband mellan de ”*Påverkande resevariablerna*” och hur ofta invånarna reser med kollektivtrafiken.
- Identifiera skillnader som grundar sig i; ”*Ekonomiska förutsättningar*” eller ”*Geografiska- och Demografiska förutsättningar*”.
- Se om framgångsfaktorerna från *Goda Exempel* kan identifieras hos de länen med en hög och/eller låg resefrekvens.

Problematiken kommer belysas utifrån nedanföljande bild.

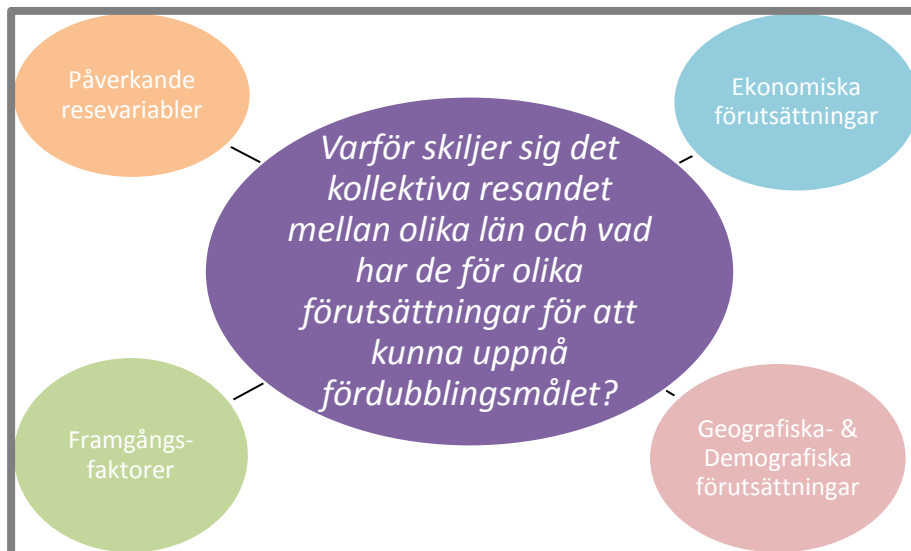


Bild. 1

3.1 Avgränsningar

Vi har valt att begränsa oss till att undersöka hur lokal- och regionaltrafiken ser ut på länsnivå. Nedan följande tabell visar länstrafikbolagens resultat i angivna nyckeltal mellan 2006 och 2010. Vi har valt att begränsa oss till fyra län utifrån denna tabell. Länen har vi valt utifrån kriteriet ”skillnad i % av resor, st”, där Värmlands län och Skåne regionen hade högst resultat Södermanlands- och Örebro län hade lägst resultat. I utredningen har vi benämnt Skåne som ett län då vi diskuterat länen/regionerna i plural. Vid enskild bedömning av länet eller regionen har vi benämnt Skåne som region, motivet är att förenkla texten för läsaren. Avgränsningen vi har gjort i denna utredning har till syfte att generera en förklaring till varför resandet skiljer sig mellan länen.

Ranking	ant resor	Förändring 2006-2010		Skillnad i %	Skillnad i %	Skillnad i %	Skillnad i %	Skillnad i %	Skillnad i %	Skillnad i %
		Inv, st	Resor, st							
	Län	Inv, st	Resor, st	Resor st / invånare	Utbud, km	Totala kostnader	Totala intäkter, kr	Totala bidrag, kr	Självfinansiering	
	Stockholm	7,0%	6,2%	-0,7%	-3,4%	-3,9%	-8,2%	23,4%	-2,4%	
	Uppsala	9,3%	11,7%	2,1%	20,0%	22,3%	27,6%	21,1%	2,5%	
	Södermanland	2,8%	1,0%	-1,8%	4,5%	5,8%	-12,5%	12,0%	-7,2%	"= top 5"
	Östergötland	2,7%	3,0%	0,3%	11,8%	14,2%	2,5%	24,5%	-4,4%	"= min 5"
	Jönköping	1,7%	2,7%	1,0%	39,6%	-15,7%	-33,0%	11,1%	-12,5%	
4	Kronoberg	2,5%	18,2%	15,3%	8,2%	36,2%	48,2%	40,4%	4,3%	
	Kalmar	-0,1%	8,9%	9,0%	31,2%	46,8%	10,7%	67,3%	-10,8%	
	Gotland	-0,3%	5,0%	5,2%	-15,5%	-10,2%	2,7%	-13,9%	3,2%	
	Blekinge	1,2%	9,8%	8,5%	23,3%	-3,1%	-14,8%	12,8%	-7,2%	
2	Skåne	5,1%	19,8%	14,0%	22,7%	28,9%	28,9%	18,6%	0,0%	
3	Halland	3,8%	19,1%	14,8%	10,5%	26,9%	42,3%	32,1%	6,6%	
	Västra Götaland	2,7%	11,0%	8,1%	11,9%	10,3%	-12,8%	42,7%	-12,3%	
1	Värmland	0,0%	33,5%	33,6%	29,0%	-20,5%	-43,3%	2,4%	-17,9%	
	Örebro	1,8%	0,9%	-0,9%	1,6%	-17,4%	-49,2%	28,4%	-22,8%	
	Västmanland	-3,7%	6,1%	10,1%	-16,7%	5,9%	-4,0%	19,2%	-4,7%	
	Dalarna	0,4%	4,9%	4,5%	-0,7%	-9,1%	10,7%	24,1%	9,9%	
	Gävleborg	0,2%	3,8%	3,6%	18,6%	-14,8%	-0,5%	-24,6%	6,8%	
	Västernorrland	-0,4%	2,8%	3,2%	11,8%	-16,7%	-0,6%	-24,8%	6,5%	
	Jämtland	-0,3%	3,9%	4,1%	-2,0%	-5,3%	-25,6%	23,0%	-12,7%	
5	Västerbotten	0,5%	12,0%	11,4%	7,8%	9,6%	4,9%	15,4%	-2,3%	
	Norrbottnen	-1,2%	3,1%	4,3%	-10,9%	4,2%	5,6%	0,9%	0,7%	
	Riket	3,3%	8,7%	5,2%	7,6%	3,5%	-4,1%	22,9%	-4,0%	
KPI 2006-2010		1,07								

Tabell. 2 (SWECO, *Goda exempel* 2012: 11)

Tabellen visar den procentuella förändringen i länen genom olika nyckeltal, mellan 2006 och 2010. För att begränsa vårt material har vi valt att beakta denna skillnad mellan åren 2010 till 2011.

Hänsyn kommer inte tas till långväga resor ut ur länen. Vi har beaktat att kollektivtrafikens mål inte är att locka till sig cyklister eller fotgängare, utan bilister och liknande fordon.

Cyklister och fotgängare är således inte i fokus då målet inte är att få dessa att börja använda kollektivtrafiken.

Vår undersökning baseras på resenärernas perspektiv och därför har vi använt oss av den största kollektivtrafikundersökningen i Sverige, *Kollektivtrafikbarometern*, som tillhandahålls av marknadsundersöknings företaget *Ipsos social research institute*. Datamaterialet utgör vårt grundmaterial och i det har vi valt att begränsa oss till att undersöka nedan följande variabler.

Vår tolkning av variablerna i Kollektivtrafikbarometern:

- Nöjdhet – Hur nöjda är invånarna med kollektivtrafiken i respektive län?
- Popularitet – Vilken status har kollektivtrafiken och i vilken utsträckning skulle de rekommendera den till vänner och bekanta?
- Pris – Hur prisvärd anser invånarna i respektive län att resan är?
- Användbarhet – I vilken uträkning kan invånarna använda kollektivtrafiken som transportmedel? Passar avgångstider och tar de den bästa vägen?
- Kunskap – Vilken kunskap har länens invånare för att kunna ta sig fram i kollektivtrafiksystemet?
- Kvalité – Hur trygg känner sig resenären vid utnyttjande av kollektivtrafiken?

Vi väljer att bortse från variabeln produktfördel då det inte fanns relevanta frågor eller signifikans i resultaten för att kunna använda oss av dem.

4 Tidigare studier

I avsnittet tidigare studier har vi identifierat fyra perspektiv som kan påverka länens förutsättningar för att uppnå fördubblingsmålet. Perspektiven är; *Påverkande resevariabler Ekonomiska förutsättningar, Geografiska- och Demografiska förutsättningar, och Framgångsfaktorer.*

4.1 Påverkande resevariabler

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydsundersökning som utförs av researchföretag *Ipsos Social Research Institute*. De som ansvarar för undersökningen är Branschorganisationen *Svensk Kollektivtrafik* (Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2011: 2*).

Förklaring av oberoende variabler från Kollektivtrafikbarometern:

Användbarhet/relevans - Avgångstider, linjesträckning, enkelhet, resefrekvens

Kunskap - Kunskap om tjänsterna som erbjuds, (marknadsföring)

Produktfördel - Kollektivtrafikens unika fördelar i jämförelse med bilen, mervärden (avstressande, miljö, slippa p-plats, slippa köer)

Kvalitet – Hygien (ökar inte resandet, men kan definitivt påverka attityden negativt om det är sämre under en längre period)

Popularitet – Om till exempel respondenterna skulle rekommendera andra att åka med kollektivtrafiken och hur positiva ens vänner och bekanta är till kollektivtrafiken

Pris – Hur prisvärd resan anses vara (Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2011: 18f*)

Variablerna kan bedömmas utifrån två beroende variabler, resande och nöjdhet. *Resande* är viktig att bedöma då en effekt från övriga variabler bör påverka resandet för att länen ska nå fördubblingsmålet. *Nöjdheten* är också viktig att beakta då den speglar den övergripande nöjdheten av trafikhuvudmannen i länet.

Bilden nedan (Bild. 2) är en sammanställning av de sex olika drivkrafter som enligt, *Svensk kollektivtrafik*, ökar resandet. Alla faktorerna är viktiga för att resenären ska vara nöjd, vilket förtydligas i Bild 3. För att öka resandet bör trafikhuvudmännens fokus ligga på de två nedersta delarna. Användbarhet är tillsammans med kunskap den viktigaste drivkraften för val av färdmedel. Om resenären inte upplever sig ha kunskap är det svårt att korrekt bedöma om det som erbjuds är relevant (*Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern 2011: 18*).



Bild. 2 (Svensk kollektivtrafik *Kollektivtrafikbarometern 2011: 18*)

För att uppnå effekten *nöjdhet*, ska trafiken enligt studien vara punktlig. För de som reser med övriga färdmedel, som till exempel bil, spelar populariteten störst roll för hur nöjd personen är (*Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern 2011: 18*).

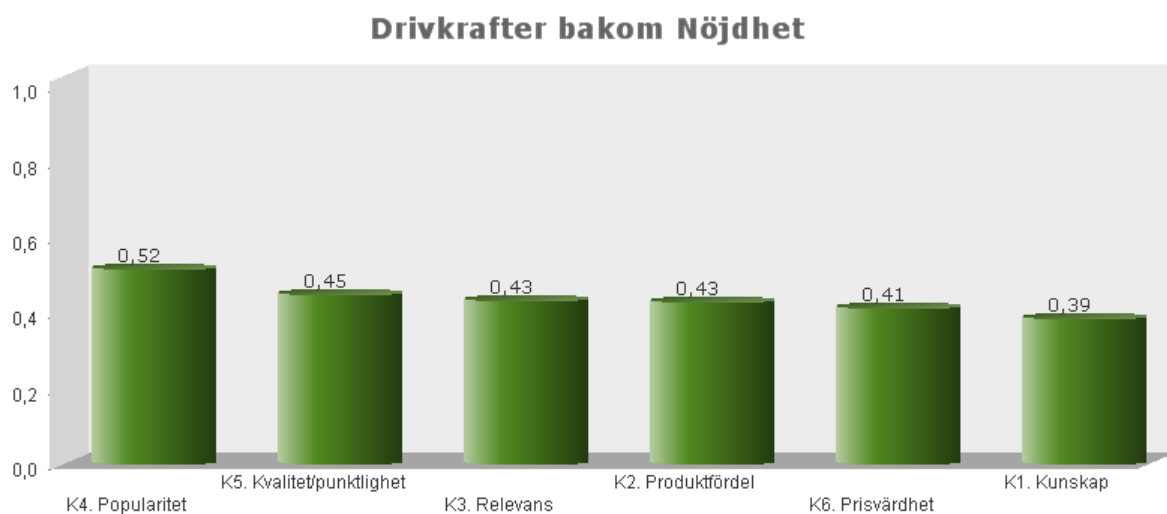


Bild. 3 (Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2011: 17*)

Drivkrafter bakom Resfrekvens

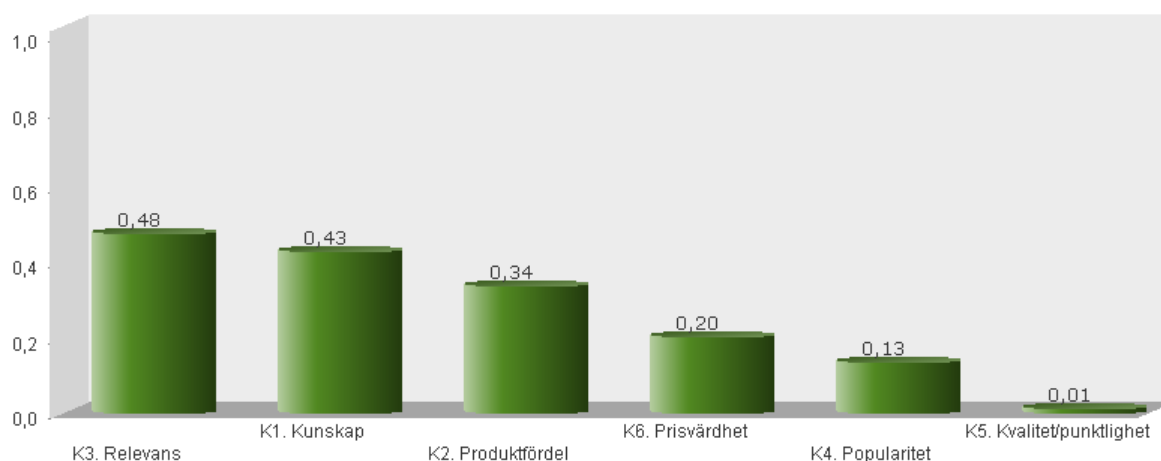


Bild. 4 (Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern* 2011: 17)

En ökning av båda effekterna, resande och nöjdhet, går tyvärr inte hand i hand. När marknadsandelen ökar får kollektivtrafiken in ovana resenärer i systemet, de tenderar att vara mindre nöjda då de inte känner till systemet på samma sätt som rutinerade resenärer. Det är ändå viktigt att satsa på nöjdheten då det behövs ett starkt varumärke som kan konkurrera med bilen. För att både kunna öka resande och nöjdhet måste den kollektivtrafikansvariga satsa på samtliga drivkrafter (Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern* 2011: 17).

4.2 Ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska förutsättningen har försämrats med tiden för kollektivtrafiken då verksamhetskostnaderna ökat i högre takt än intäkterna. Resultatet har blivit att kollektivtrafikens sammanlagda självfinansieringsgrad försvagats. Emellertid finansieras inte kollektivtrafiken i länen enbart av verksamhetsintäkter utan en stor del är också bidrag (Svensk kollektivtrafik, *Ekonomi* 2012). Drygt hälften av den svenska kollektivtrafikens verksamhet finansieras med verksamhetsintäkter och andra hälften med ekonomiska bidrag. Per resenär har det inneburit en genomsnittlig kostnad 2010 på 23 kronor per resa, där verksamhetsintäkterna endast utgjort 12 kronor, resterande har således täckts upp med bidrag (Trafikanalys, *Rapport* 2010: 25f).

Om alla länstrafikbolagens verksamhetsintäkter delas per invånare resulterar det i att den genomsnittliga invånaren betalade år 2010, 1 596 kronor i avgifter och 1 599 kronor via skattemedel, vilket innebär en utgift på 3 195 kronor (Trafikanalys, *Rapport Excel* 2010).

Om det är priset eller tiden som avgör hur resenären väljer att disponera sin resa är oklart. En förbättrad ekonomi hos hushållen kan leda till en ökad värdering av tid vilket genererar ett

ökat bilresande (VINNOVA, *Program 2006*: 15). Utredningen av *Regionplane- & trafikkontorets* redovisar omvärldsfaktorer som påverkar det kollektiva resande, vilket styrker tidigare studie där en positiv inkomstutveckling kan påverka kollektivtrafiken negativt (SOU 2003:67: 56)

Priset på resan kan direkt sägas påverka resenärens val av färdmedel. På långväga resor kan priset på att köra bil konkurrera med priset att åka med kollektivtrafiken. Denna förutsättning kan bli ännu tydligare i framtiden med det stigande bränslepriset. Det kan på sikt medföra att mer bränslesnåla bilar kan komma att bli mer ekonomiskt lönsamma om kollektivtrafikens priser ökar i samma takt som de gjort från 2006 (Trafikverkets, *Underlagsrapport 2012*: 13f).

4.3 Geografiska- & Demografiska förutsättningar

Omvärldsfaktorer som hör till *Geografiska- och Demografiska förutsättningar* är sådana förutsättningar som trafikhuvudmannen mer eller mindre kan påverka. *Andreas Pettersson* (2008: 28) har gjort en studie om kollektivtrafiken i små städer, han framför att det finns ett samband mellan faktorerna i matrisen nedan, vilket speglar ett högt respektive lågt resande i de små städer han undersökt.

Omvärldsfaktorer som ger ett högt resande	Omvärldsfaktorer som ger ett lågt resande
Låg befolkningstäthet Stora avstånd inom staden Stor höjdskillnad Hög parkeringsavgift i centrum Högt antal invånare	Hög befolkningstäthet Små avstånd inom staden Stor andel gågata i centrum

Tabell. 3 (*Andreas Pettersson 2008*: 28)

Omvärldsfaktorer som är svåra att påverka är exempelvis, befolkningstäthet, antal invånare, höjdskillnader, avstånd inom staden och andelen gågata i centrum. Således kan endast en påverkbar faktor härledas ur denna matris vilket är, parkeringsavgifter. Genom att reglera parkeringsavgifterna kan kollektivtrafiken bli mer ekonomiskt fördelaktig jämfört med bilen. Denna forskning kan vara svår att lyfta upp till analysnivån län då denna studie fokuserar på små städer.

En mer övergripande utredning har gjorts i *SOU 2003:67* där *Regionplane- & trafikkontoret* i Stockholm gjort en analys av omvärldsfaktorer som påverkar det kollektiva resandet. De kom fram till att faktorer som påverkar resandet positivt var; *befolkningsökning, trafikstockningar*

och *utbyggnad av kollektivtrafiknätet*. Faktorer som påverkade det kollektiva resandet negativt var; *bebyggelsespridning, utglesad befolkning* och *vägutbyggnader*.

Resultatet kan sättas in i en matris för att göra resultatet mer lättöverskådligt.

Påverkar kollektivtrafiken positivt	Påverkar kollektivtrafiken negativt
Befolkningsökning	Bebyggelsespridning
Trafikstockningar	Utglesad befolkning
Utbyggnad av kollektivtrafiknätet	Vägutbyggnader

Tabell. 4

4.4 Framgångsfaktorer

För att inspirera andra att nå fördubblingsmålet har *Svensk kollektivtrafik* tagit fram *Goda exempel* från lämpliga förebilder. Kriterierna för att vara en god förebild är att lyfta fram exempel på hur länstrafikbolagen ökat antal nöjda resenärer, gränslös samverkan, ökad effektivitet, innovativa lösningar, varumärkesstärkande, engagemang av anställda och bidragande till en hållbar utveckling (Sandra Baqirjazid, 2012: 1).

Efter genomgång av egen statistik har *Svensk kollektivtrafik* identifierat ett antal intressanta städer respektive län som har visat positiva trender. Länen och städerna fick själva berätta vad de hade gjort för att öka resandet. Nedan följer en sammanställning av de olika satsningarna:

- Binda ihop buss och tågstationerna för att få smidigare byten
- Infrastruktur – Nya hållplatser och stationer
- Öka turtätheten
- Rätta ut linjerna så att turen går snabbare
- Tydlig information om priser och turer
- Effektivare bussanvändning, tomgångskörning och spilltider undviks till exempel vid ändhållplatser
- Stombusslinjenät
- Moderna fördelar som t ex mobilappar och realtid vid hållplatser
- Lyssna på resenärernas synpunkter
- Prioritera sträckor där det är högtrafik och ta bort där det är lågtrafik
- Samverkan mellan kommun, landsting, länstrafikbolag och operatör

- Marknadsföring för att locka nya resenärer (kostnadsfri åkning under en period)
- Miljövänliga bussar (SWECO, *Goda exempel* 2012: 1ff)

5 Metod

Utifrån tidigare studier av *Goda exempel*, har vi identifierat att det fanns skillnader mellan bolagen 2006- 2010. Vår forskningsfråga utgår från att identifiera varför denna skillnad finns och vad dessa olikheter grundar sig i. För att belysa denna problematik har vi valt att jämföra fyra länstrafikhuvudmän, som valts ur den tidigare rapport *Goda exempel*, två av de framgångsrika exemplen; Skånetrafiken, Värmlandstrafik (inklusive Karlstadbus) och två av de mindre framgångsrika exemplen; Länstrafiken Örebro, Länstrafiken Södermanland. Jämförelsen utgår från fyra olika perspektiv som vi identifierat genom tidigare forskning och rapporter, perspektiven utgörs av: *Påverkande resefaktorer*, *Ekonomiska förutsättningar*, *Geografiska- och Demografiska förutsättningar* och *Framgångsfaktorer*. Dessa perspektiv kan hjälpa oss identifiera grunden för eventuella olikheter hos länstrafikhuvudmännen och även dess förutsättningar för att kunna uppnå fördubblingsmålet.

Denna uppsats består av en sekundäranalys med en tvärsnittsdesign. Grunden till det är att vi fått ta del av en länge pågående undersökning av; *Kollektivtrafikbarometerns* data från *Ipsos Social Research Institute* där vi testat variablerna, resefrekvens och attityden till kollektivtrafiken, för att finna potentiella sambandsmönster (Bryman Alan, *Samhällsvetenskapliga metoder*, 2008: 63ff). Denna uppsats har också kompletterats med dokument från offentliga bolag och myndigheter där länstrafikbolagens ekonomiska ställning analyserats utifrån *Trafikanalys* publicerade data. *Framgångsfaktorerna* har studerats från *SWECO:s* sammanställning av *Goda exempel* och de *Geografiska- och Demografiska förutsättningarna* har analyserats utifrån *Regionplane- & trafikkontoret i Stockholms* omvärldsvariabler.

Kollektivtrafikbarometern

För att undersöka det perspektivet som vi kallar *Påverkande resefaktorer* har vi fått ta del av *Svensk kollektivtrafiks* kvalitets- och attitydundersökning som utfärdas av researchföretaget, *Ipsos Social Research Institute*. Undersökningen har gjorts månadsvis från år 2000 och respondenterna är ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15 och 75 år. Respondenterna utgörs av både resenärer och icke-resenärer. Urvalet sker i två steg där det första steget innebär att hushållen slumpas fram. I det andra steget slumpas individerna i hushållen fram (*Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern* 2011: 2). I de fyra län vi valt att analysera har vi undersökt tidsperioden mellan den 1 januari 2010 och den sista

december 2011. Datamaterialet från de fyra länen bestod av 27 000 respondenter. För att få fram trovärdiga samband från datamaterialet har vi använt oss av statistikprogrammet *SPSS* där vi testat variablerna i korrelationstabeller. Detta för att kunna identifiera om ett sambandsmönster mellan resefrekvensen och attityden till kollektivtrafiken påverkar varandra. Vi har beaktat att de identifierade sambanden inte behöver innebära att det finns ett kausalt samband mellan variablerna, dock med ett visst mått av sannolikhetsbedömning kan en tendens till orsaksriktning identifieras. För att tyda sambanden har vi gjort korstabeller, vilket är grunden för de stapeldiagram som syns i arbetet (Bryman, Alan 2008: 326ff). I vår granskning av materialet har vi valt att ta bort svarsalternativet ”vet ej/vill ej svara”, då vi anser att detta alternativ inte ger oss en relevant förklaring för att svara på vår forskningsfråga. *SWECO* har i sin rapport om *Goda exempel* valt att inkludera Karlstad Buss i Värmlandstrafiken. Rapporten om *Goda exempel* utgör grunden för valet av län, därför kan vi inte exkludera Karlstad Buss då vår utgångspunkt i sådana fall blivit snedvriden. Vårt fokus i arbetet har varit resenären, således anser vi att de som nyttjar kollektivtrafiken i Värmland inte har några större möjligheter att välja mellan bolagen. Om de vill använda både stads- och länstrafiken måste de använda sig av båda kollektivtrafikbolagens färdmedel.

Trafikanalys

För att undersöka det perspektiv vi valt att kalla *Ekonomiska förutsättningar* har vi använt oss av *Trafikanalys* sammanställda siffror om trafik- och ekonomiuppgifter från 2010. Det ekonomiska perspektivet utgår från resenärens perspektiv.

Goda exempel

Grunden för perspektivet vi valt att kalla *Framgångsfaktorer* utgår från *SWECO:s* sammanställning av *Goda exempel* på länstrafikbolag, som uppnått framgång och ökning i kollektivtrafiken. Dokumentet består av både stadstrafikens- och länstrafikens framgångsfaktorer. Vi har identifierat framgångsfaktorerna och utefter detta skapat en tabell där vi jämfört de goda exemplen med respektive län.

Statistiska centralbyrån och länstrafikbolagen

Genom att beakta resultatet från analysen av *Regionplane- & Trafikkontoret (SOU 2003:67)* har vi kunnat identifiera de omvärldsperspektiv vi valt att kalla *Geografiska- och Demografiska förutsättningar*. Empirin för perspektivet grundar sig främst på, befolkning och

areal statistik från *Statistiska centralbyrån*. Information om länstrafikhuvudmännen har samlats in från respektive länstrafikbolag- och läns hemsidor.

5.1 Källkritik

Vi har till del största använt oss av Internetkällor, där de flesta elektroniska källorna är SOU:er och propositioner från regeringen. En del av de elektroniska källorna är från länens kommuners- och landstings hemsidor. Dessa källor från länens kommuners- och landstings hemsidor kan inte med säkerhet framställas som helt objektiva. Detta då det är vanligt förekommande att framhäva de bra sakerna. Vi har beaktat det när vi granskat materialet. Övriga källor är från organisationer där rapporterna som framställs är till för att ge goda kunskapsunderlag till Svensk lokal- och regionaltrafik; *Svensk kollektivtrafik*, *Trafikanalys* och *Trafikverket*. Källorna bör anses som trovärdiga eftersom dess mål är att förbättra kollektivtrafiken i Sverige.

Eventuell kritik som kan hänföras till vårt grundmaterial; Kollektivtrafikbarometern från Ipsos *Social Research Institute*, är att resultaten av denna undersökning kan bli missvisande. Bakgrunden är att de som inte reser med kollektivtrafiken förmodligen inte har samma svarsfrekvens som användarna av systemet, då intresset från användarna förmodligen är större än hos icke resenärer. Det är svårt att säga om materialet speglar länens befolkningsammansättning då det statistiska urvalet sker av befolkningen på nationell nivå. Om länen i realiteten har fler i något åldersspann, exempelvis fler pensionärer, kommer denna grupp bli underrepresenterad utifrån länets sammansättning. Till denna kritik kan hänföras att ett bättre sammansatt material förmodligen inte är möjligt att genomföra.

6 Empiri

Empirin speglar de fyra länens situation och förutsättningar. De kommer klargöras utifrån omvärldsperspektiven (Se Syfte och frågeställningar 3, Bild 1).

6.1 Påverkande resevariabler

6.1.1 Beroende variabler

I diagrammet nedan kan länens resefrekvens påvisas, vilka som nyttjar kollektivtrafiken. Denna tabell speglar den första beroende variabeln som är huvudfokus i vår undersökning.

Län	Åker	Åker aldrig	Total
Örebro Län	73,8%	26,2%	100,0%
Skåne Regionen	86,3%	13,7%	100,0%
Södermanlands Län	66,9%	33,1%	100,0%
Värmlands Län	76,2%	23,8%	100,0%

Tabell. 5

Tabellen ovan (Se Tabell 5) redovisar att det finns en skillnad mellan länen. Skåne har störst andel som nyttjar kollektivtrafiken och Södermanland har den lägsta utnyttjadegraden. Befolkningssammansättningen är i länen statistiskt jämt fördelad mellan olika åldrar och sysselsättningar. Den största gruppen i alla län utgörs av förvärvsarbetande/egen företagare, vilket i genomsnitt i alla län är mer än 60 procent (Se Bilaga 1, Respondenternas sysselsättning). Den enda skillnaden mellan respondenterna är att Skåne har något färre pensionärer och något fler egenföretagare/förvärvsarbetande. I övrigt är urvalet relativt jämt fördelat till sysselsättning, vilket både kan ses negativt och positivt beroende på hur det speglar länens reala sammansättningar (Se Källkritik 5.1).

	Örebro Län	Skåne Regionen	Södermanlands Län	Värmlands Län
■ Förvärvsarbetande/ egen företagare	60,50%	63,90%	61,20%	60,60%
■ Pensionär	20,60%	17,30%	20,50%	20,90%
■ Studerande	11,10%	12,20%	11,00%	11,40%
■ Arbetslös	3,90%	3,20%	3,60%	3,90%
■ Föräldraledig	2,80%	2,40%	2,40%	1,90%
■ Annat	1,10%	1,10%	1,30%	1,30%

Tabell. 6 (Bilaga 1)

Nöjdhet

Nöjdhetsvariabeln är den andra av våra beroendevariabler, en effekt av de oberoende variabelerna. Utifrån denna kan vi tolka hur nöjd resenären är med kollektivtrafiken i respektive län. Fokus kommer ej ligga på denna variabel, men vi anser den viktig att beakta.

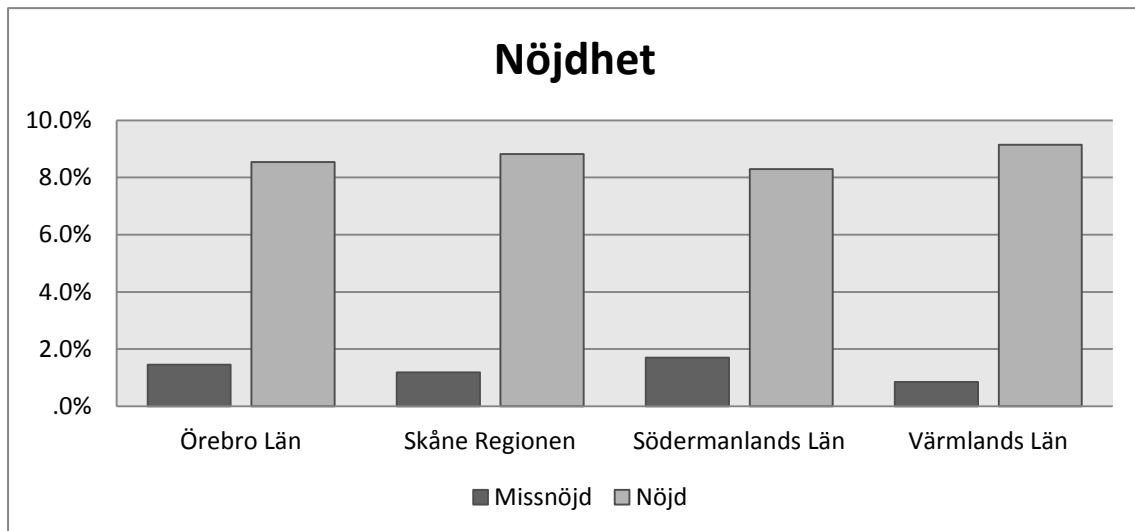


Bild. 5 (Bilaga 2)

Det finns en svag positiv korrelation mellan resefrekvensen och nöjdhet. Sambandet kan förklaras genom att resefrekvensen i detta sammanhang blir den oberoende variabeln och nöjdheten blir en effekt av hur mycket du reser.

En generell trend mellan länen kan urskiljas där majoriteten är nöjda med kollektivtrafiken (Se Bild 5). De som är mest tillfredsställda tenderar att vara de som nyttjar kollektivtrafiken. Detta kan illustreras i diagrammet nedan (Se Bild 6) med Södermanland som exempel, där även resefrekvensen beaktas.

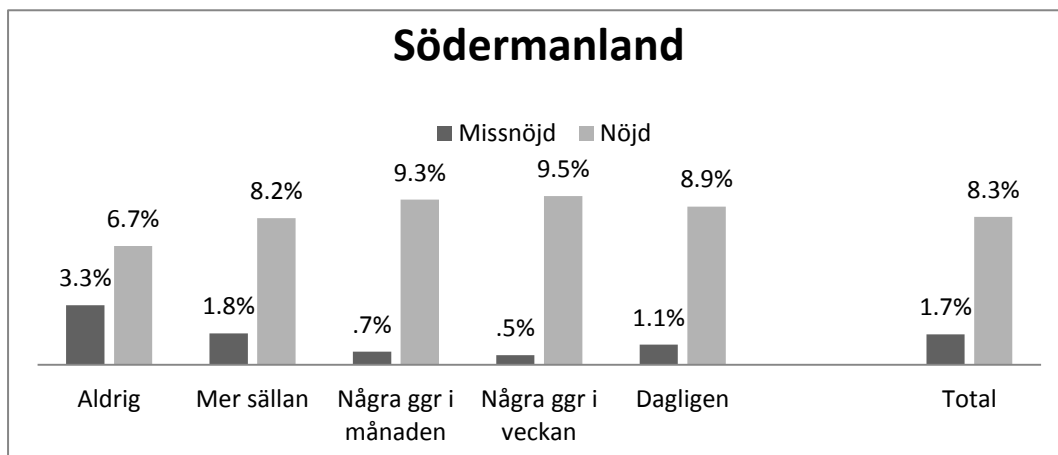


Bild. 6 (Bilaga 2)

6.1.2 Oberoende variabler

Prisvärt

Tabellen nedan (Bild 7) visar hur prisvärt respondenterna, i respektive län, anser kollektivtrafiken vara. Genom att undersöka denna variabel kan vi identifiera hur mycket prisintervallet i respektive län påverkar resenärens val av färdmedel.

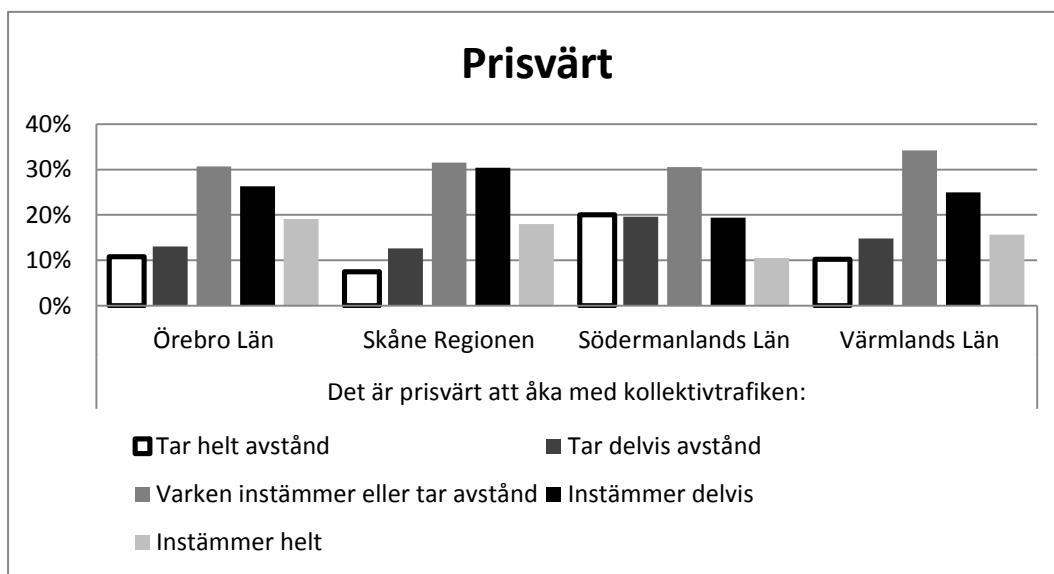


Bild. 7 (Bilaga 3)

Generellt är svaren i länen relativt jämt fördelade mellan svarsalternativen. Det är många respondenter som anser att de varken instämmer eller tar avstånd i frågan om de anser kollektivtrafiken prisvärd. I Södermanland kan vi se en marginell skillnad där färre anser att det är prisvärt inom prisintervallet. I tabellen på nedan kan vi se i en jämförelse mellan resefrekvensen och pris se att det är icke-resenärerna i Södermanland som drar ned snittet för prisvärdheten (Se Bild 8).

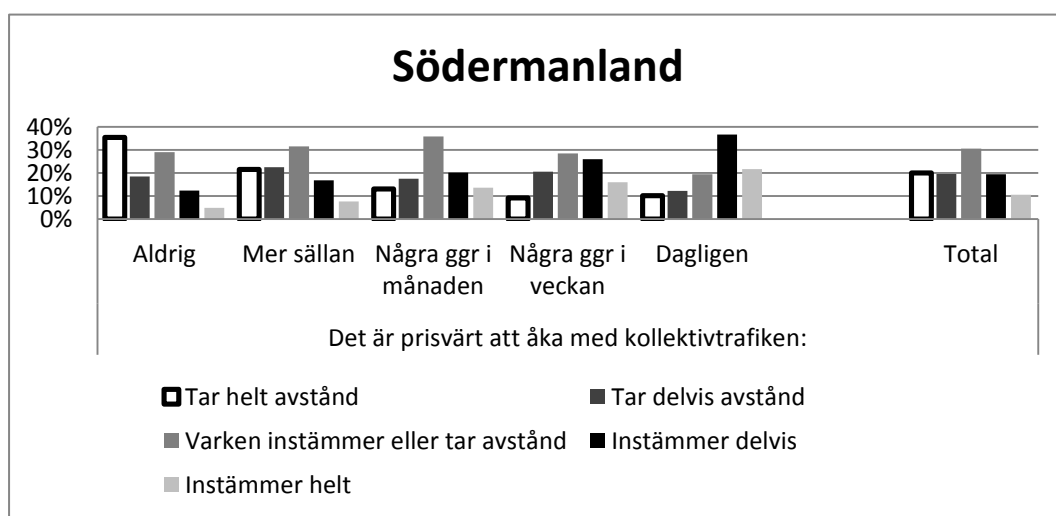


Bild. 8 (Bilaga 3)

Användbarhet, Resor

Variabeln, *Användbarhet, resor* påvisar i vilken utsträckning resenären kan använda kollektivtrafiken som färdmedel.

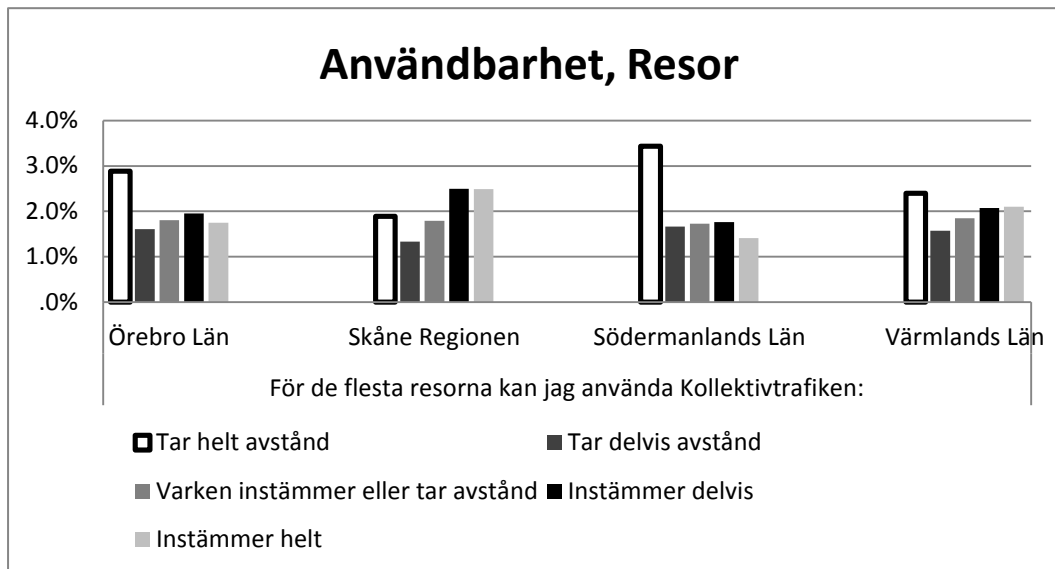


Bild. 9 (Bilaga 4)

Det finns en tendens till ett samband mellan resefrekvensen och hur ofta resenären anser sig kunna välja kollektivtrafiken som resemedel. Icke resenärerna tenderar att vara den grupp som anser kollektivtrafiken minst användbar för de flesta resorna de gör. Tydligast blir detta samband i Södermanland där denna grupp utgör en större procentuell andel än i övriga län. Skåne regionens invånare anser kollektivtrafiken mest användbar.

Användbarhet, Avgångstider

Variabeln *avgångstider* påvisar hur avgångstiderna passar resenären.

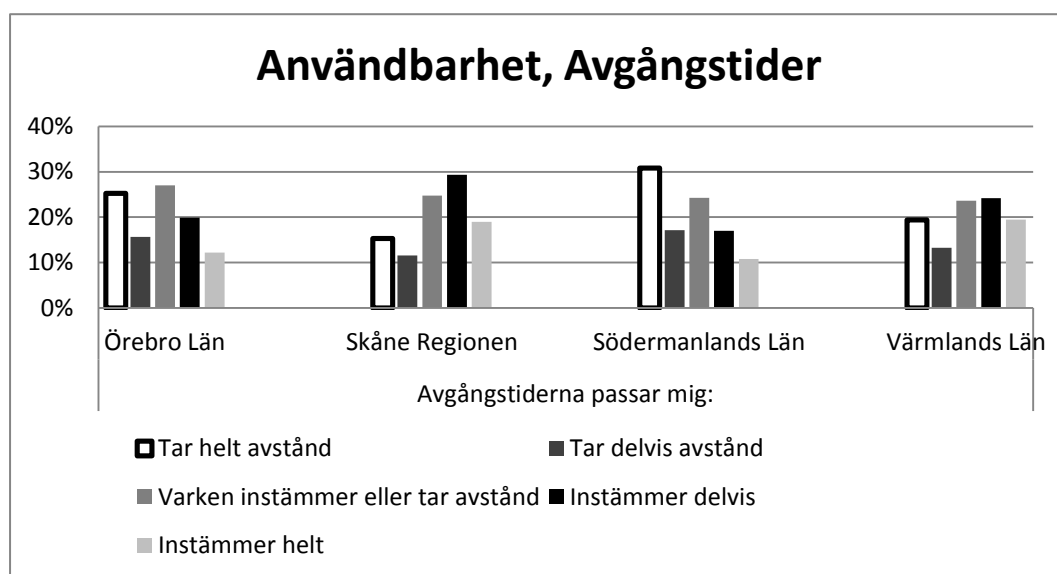


Bild. 10 (Bilaga 5)

Det finns en positiv korrelation mellan avgångstider och resefrekvensen. Tydligast syns detta samband hos de som aldrig resor då mer än 50 % utgörs av de som anser att avgångstiderna inte passar deras behov. I Södermanland finns det största antalet som anser att avgångstiderna inte passar deras behov. De län som har flest tillfredsställda till avgångstiderna är Skåne och Värmland (Se Bilaga 5 Användbarhet, Avgångstider).

Användbarhet, Punktlighet

Variabeln *punktlighet* påvisar i vilken utsträckning resenären anser att kollektivtrafiken kommer i tid, i respektive län.

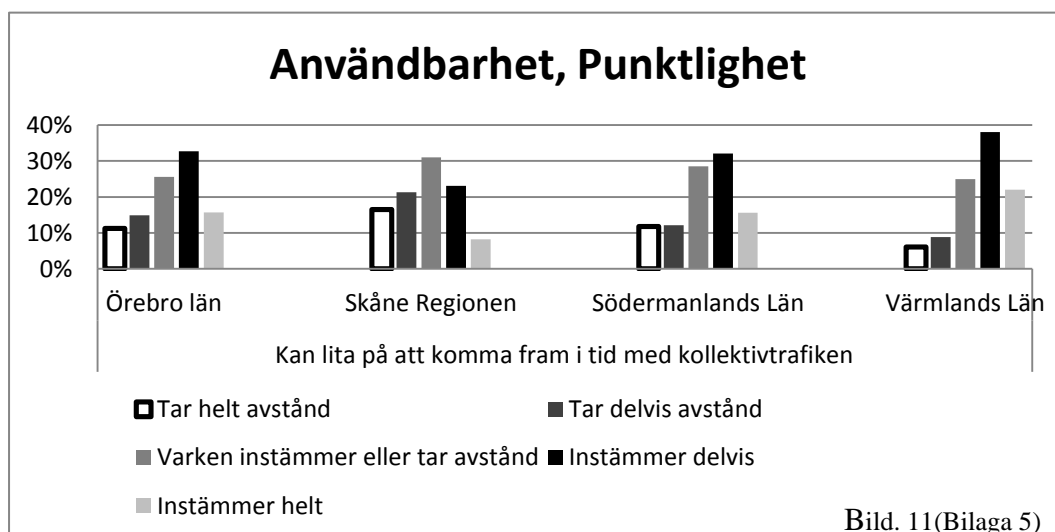


Bild. 11(Bilaga 5)

I Värmland anser invånarna till en högre grad att kollektivtrafiken är punktlig, vilket medför att resenärerna har en tillit till länstrafikbolaget gällande att komma fram i tid. I Skåne regionen finns den lägsta tilltron för punktligheten.

Popularitet

Popularitetsvariabeln speglar i vilken utsträckning invånaren skulle rekommendera kollektivtrafiken till vänner och bekanta. Detta tolkar vi som vilken social status kollektivtrafiken har i samhället.

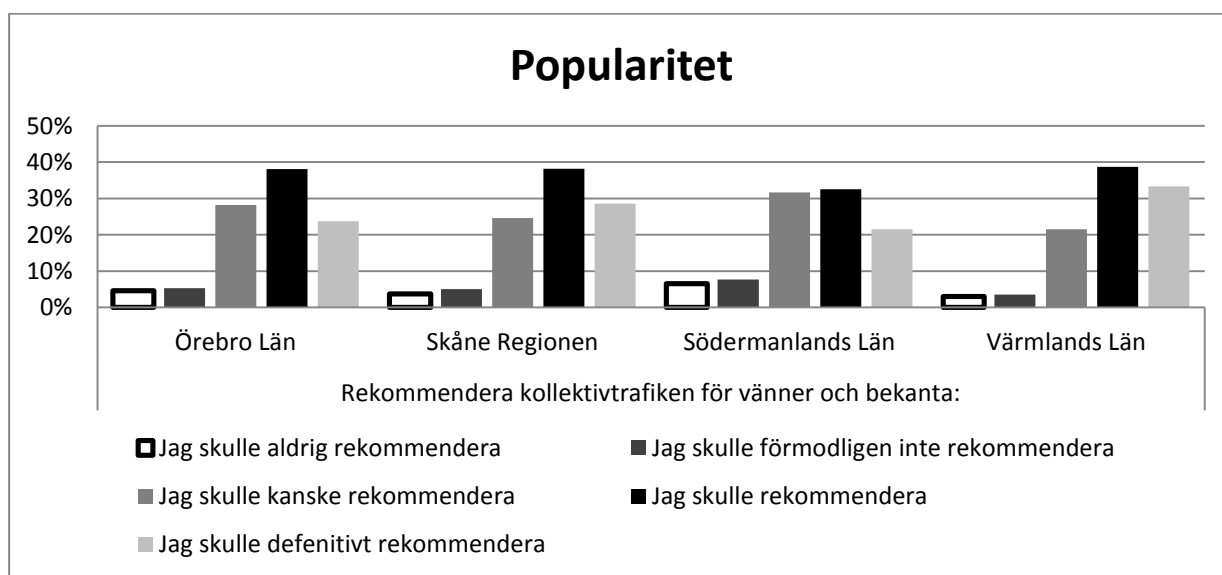


Bild.12 (Bilaga 6)

De som åker ofta anser att kollektivtrafiken är mer populär och fler skulle rekommendera kollektivtrafiken för vänner och bekanta. Det län som sticker ut är Värmlands län, där de i en större utsträckning skulle rekommendera kollektivtrafiken för sina vänner. Södermanland är det län där de i lägst grad skulle rekommendera kollektivtrafiken (Se Bilaga 6, *Popularitet, Resefrekvens/ län*).

Kunskap

Variabeln kunskap definieras som, kunskap resenären har att ta sig fram med kollektivtrafiken. Med denna variabel kan vi identifiera hur väl informationen, om hur systemet fungerar, från länstrafikbolagen nått invånarna.

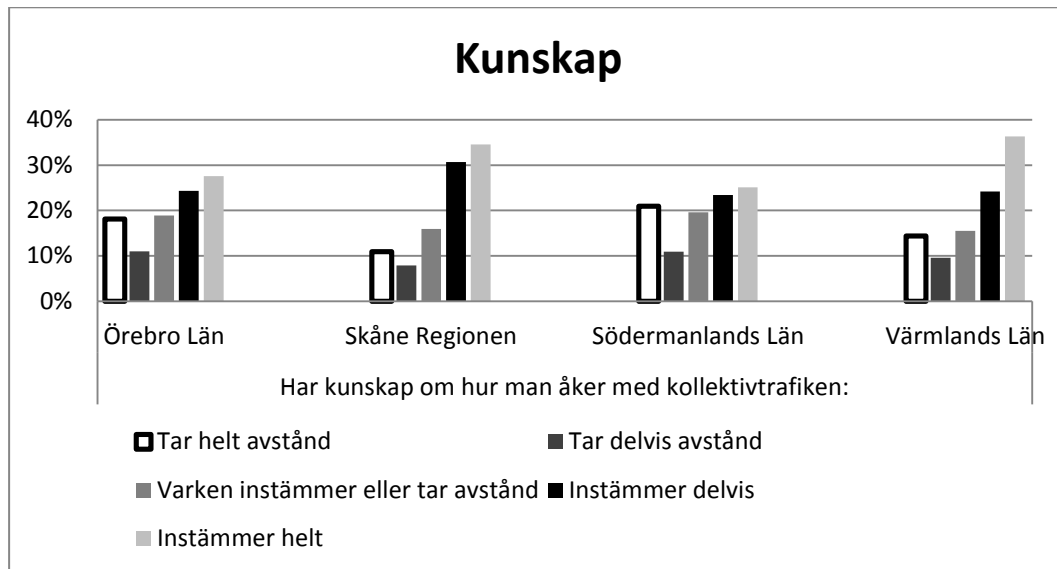


Bild. 13 (Bilaga 7)

Från diagrammet kan vi uttolka det logiska sambandet där de som nyttjar systemet har en god kunskap. Bild 13, kan dock vara missvisande för Södermanlands del, då det har en lägre utnyttjandegrad av kollektivtrafiken. Bakgrunden till detta är att de som åker i Södermanland har liknande kunskap som i de andra länen. Förtydligande för resonemanget framgår i bilden nedan.

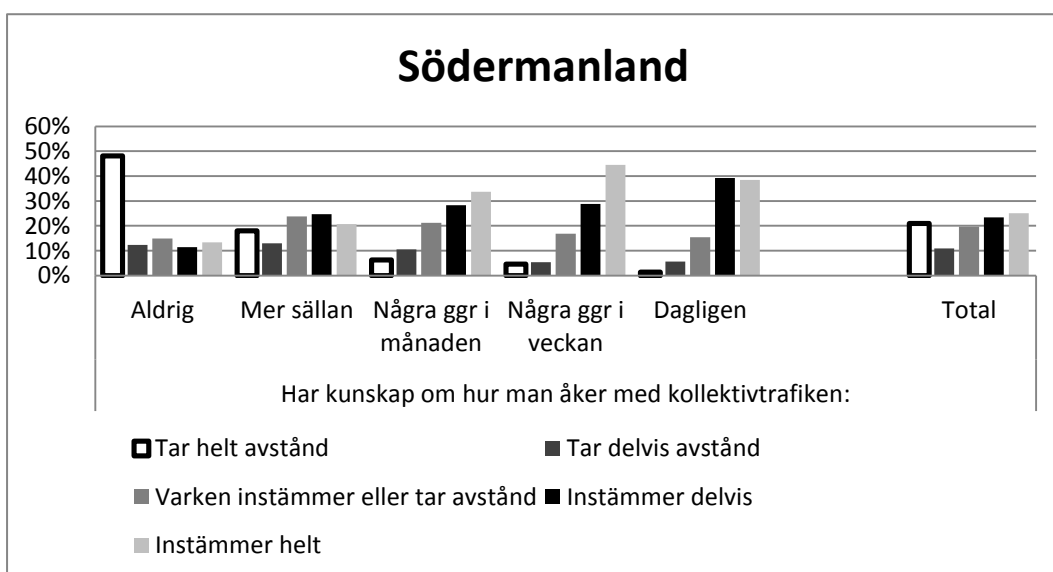


Bild. 14 (Bilaga 7)

Kvalitet

Variabeln kvalitet är i denna utredning väldigt begränsad till, hur invånarna upplever tryggheten vid användning av kollektivtrafiken. De flesta anser att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken och det är inga större skillnader länen emellan (Se Bilaga 8).

6.2 Ekonomiska förutsättningar

6.2.1 Skånetrafiken

Biljettpriset i Skåne skiljer sig till viss del mellan städerna, då det är dyrare i de större städerna. Exempelvis kostar en biljett vid direkt försäljning i Malmö och Helsingborg 18 kronor och via SMS biljett 16 kronor. I de mindre städerna kostar en biljett vid direkt försäljning 15 kronor och SMS-biljetten kostar 13 kronor. Förändringar i pris förekommer vid korsande av zon (Svensk kollektivtrafik, *Skånetrafiken sänker biljettpriset i mobilen* 2010).

Skånetrafikens ekonomiska situation utifrån resenärens/invånarens perspektiv var enligt Trafikanalys siffror (Trafikanalys, *Rapport Excel- lokal och regional kollektivtrafik*, 2010).

2010	Resenärernas direkta kostnader, avgifter/ invånare	Resenärens indirekta kostnader, skatt/ invånare	Resenärens totala kostnader / invånare	Länstrafikbolaget betalar**/ invånare
Skåne	1 722	1 028	2 750	2 838

** (exklusive kostnader för infrastruktur och övriga kostnader)

Tabell. 7 (Trafikanalys. Excel- lokal och regional kollektivtrafik 2010)

Enligt ovanstående tabell är resenärens totala kostnader per år 2 750 kronor och länstrafikbolaget betalar 2 838 per invånare. Det påvisar att länstrafikbolaget att kostnaderna således är större än intäkterna per invånare om vi exkluderar kostnader för infrastruktur och övriga kostnader.

En annan påverkande faktor för Skånetrafikens ekonomiska förutsättningar är hushållens ekonomiska utveckling. Hushållen i Skåne har 2010 börjat se ljusare på framtiden och deras ekonomiska situation har förbättrats (Malmö stad, *Årsredovisning* 2010). År 2009 låg Skåne regionen bäst till, av de län vi undersökt, med 168 000 i disponibel inkomst per invånare (Statistiska Centralbyrån, *Nationalräkenskaper* 2012).

6.2.2 Värmlandstrafik

I nedan följande tabell är siffror som hämtats från Trafikanalys (Trafikanalys Rapport Excel 2010). Enligt tabellen nedan betalar varje invånare i Värmland 1 731 kronor om året, 837 kronor i direkta avgifter och resterande 894 kronor betalas genom skatten. Länstrafikbolagets kostnader för resorna blir 1 714 kronor per invånare under ett år, således överstiger intäkterna kostnaderna. En enkelbiljett kostar inom en zon 24 kronor (Värmlandstrafik AB *Hemsida* 2012).

2010	Resenärernas direkta avgifter/ invånare	kostnader,	Resenärens indirekta kostnader, skatt/ invånare	Resenärens totala kostnader / invånare	Länstrafikbolaget betalar**/ invånare
Värmland	837		894	1 731	1 714

** (exklusive kostnader för infrastruktur och övriga kostnader)

Tabell. 8 (Trafikanalys. Excel- lokal och regional kollektivtrafik 2010)

En annan påverkande faktor för Värmlands ekonomiska förutsättningar är hushållens ekonomiska utveckling. Värmlands län hade lägst disponibel inkomst per invånare, 157 000 kronor år 2009 (Statistiska Centralbyrån, *Nationalräkenskaper* 2012).

6.2.3 Länstrafiken Örebro

I Örebro län har biljettpriserna delats upp på tre nivåer, stadstrafik, landsbygdsbuss och tågpriser. Detta har gjorts då länet är indelat i olika zoner och priset på biljetten baseras på hur många zoner som korsats vid resan gång. Med tåg varierar priserna beroende på att resorna vanligtvis är länsöverskridande. En biljett med landsbygdsbuss varierar också då många zoner vanligtvis korsats vid långväga transporter. Priset på en vuxenbiljett med landsbygdsbuss varierar mellan 28 – 116 kronor (Länstrafiken, Landsbygdsbuss enkelbiljett/pendlarpluskort 2010). Stadsbussen har en något lägre kostnad men gäller endast inom ett tidsintervall på två till tre timmar. Det finns möjlighet att köpa biljett via SMS till ett reducerat pris (Länstrafiken, *Enkelbiljett* 2010). Intressant att iaktta är att Örebro infört nolltaxa i Kumla kommun på två utvalda servicelinjer. Dessa linjer ska gå under namnet ”Stadstrafiken Kumla” (Kumla kommun, *Sammanträdesprotokoll* 2005)

Nedan följer en uträkning på hur mycket varje invånare i genomsnitt inom Örebro län betalar i indirekt och direkta kostnader till kollektivtrafiken. Det redovisas även hur mycket länstrafiken Örebro betalar i driftkostnader/invånare (Trafikanalys Rapport Excel 2010).

2010	Resenärernas direkta kostnader, avgifter/invånare	Resenärens indirekta kostnader, skatt/invånare	Resenärens totala kostnader / invånare	Länstrafikbolaget betalar**/ invånare
Örebro	613	1 079	1 692	1 564

** (exklusive kostnader för infrastruktur och övriga kostnader)

Tabell. 9 (Trafikanalys, Excel- lokal och regional kollektivtrafik 2010)

En ytterligare indikator på den ekonomiska ställningen i regionen är hushållens ekonomi, vilket vanligtvis mäts med hushållens disponibla inkomst. I en nationell jämförelse av disponibla inkomster/invånare mellan länen kom Örebro län på en delad 15:e plats med Kalmar och Gävleborg. Det indikerar att Örebro läns invånare har en inkomstnivå under riksgenomsnittet (Statistiska Centralbyrån, Nationalräkenskaper 2012).

6.2.4 Länstrafiken Södermanland

I nedan följande tabell är siffrorna hämtade från Trafikanalys (Trafikanalys Rapport Excel 2010). Enligt tabellen nedan betalar varje invånare i Södermanland 1 161 kronor om året, 580 kronor betalas i direkta avgifter och övriga 581 kronor tilldelas genom skatten. Länstrafikbolagets kostnader för resorna blir 1 591 kronor per invånare, således överstiger kostnaderna intäkterna om vi exkluderar kostnader för infrastruktur och övriga kostnader. En enkelbiljett för en vuxen i stadstrafiknätet kostar 24 kronor och för landsbygdstrafiken är biljetten individuell (Länstrafiken Södermanland, *Biljettpriser* 2010).

2010	Resenärernas direkta kostnader, avgifter/invånare	Resenärens indirekta kostnader, skatt/invånare	Resenärens totala kostnader / invånare	Länstrafikbolaget betalar**/ invånare
Södermanland	580	581	1 161	1 591

** (exklusive kostnader för infrastruktur och övriga kostnader)

Tabell. 10 (Trafikanalys. Excel- lokal och regional kollektivtrafik 2010)

Hushållens disponibla inkomst per invånare i Södermanland låg år 2009 på 167 000 kronor per invånare, vilket är näst högst av de fyra län vi undersökt (Statistiska Centralbyrån, *Nationalräkenskaper* 2012).

6.3 Geografiska- & Demografiska förutsättningar

6.3.1 Skånetrafiken

Skåne är ett av Sveriges mest befolkade län då, 13 av 100 Svenskar bodde i Skåne 2010 (Region Skåne, *Befolkning* 2010). Vid senaste uppmätningen av Statistiska centralbyrån var folkmängden i länet 1 252 933 personer med största kommunen Malmö på 302 835 personer. Befolkningsökningen var mellan 2010 och 2011 +0,8 % (Statistiska centralbyrån, *Befolkningsstatistik, Folkmängd i riket* 2012). Skåne hade en folkmängd per kvadratkilometer på 114,2 personer år 2010 (Statistiska centralbyrån, *Befolkningsstatistik, Folkmängd per kvadratkilometer* 2010).

Skåne är en region med relativt små avstånd mellan stad och land. Den mest befolkade delen är den västra delen med förbindelser till Danmark och övriga Europa. Den östra delen utgörs till största del av landsbygd (Region Skåne, *Vision för 2016* 2009).

Skånetrafiken använder sig inte av ökade parkeringsavgifter för att göra kollektivtrafiken mer ekonomiskt lönsam. Region Skåne anser det viktigare att resenären, med kollektivtrafiken, kan känna friheten att inte behöva tänka på parkering, vilket är en stressfaktor som många bilister utsätts för (Region Skåne, *Förslag till trafikförsörjningsprogramför 2012*: 17). I Malmö, vilket är Skånes största stad, vill de inte höja parkeringsavgifterna utan fokuserar på bättre parkeringar vid pendelstationerna. De vill satsa på att göra kollektivtrafiken till ett attraktivare val för resenären och utöka förutsättningarna för cyklister och fotgängare (Malmö Stad, *Framtidens kollektivtrafik i Malmö* 2009: 49).

6.3.2 Värmlandstrafik

I Värmland bor det 272 736 personer på 17517km² vilket resulterar i en befolkningstäthet på 15,5 invånare/ km² (Statistiska Centralbyrån, *Värmland* 2012). Värmland hade en befolkningsminskning mellan 2010-2011 på -0,2 % (Statistiska centralbyrån, *Befolkningsstatistik, Folkmängd i riket* 2012).

Värmland värnar om sina förbindelser med omvärlden såväl för invånarna, näringslivet och den offentliga sektorn. Österut ligger Stockholm, västerut ligger Norge, söderut ligger

Göteborg och i norr dalarna (Nilsson, L. Aronsson, L & Norell, PO 2010: 1). Drygt en tredjedel av länets befolkning bor i Karlstad/Hammarö området. Länets befolkningstyngdpunkt ligger alltså i Värmlands södra delar, vid Väneren. Den största delen av industrin ligger dock i Värmlands östra delar; Hagfors, Munkfors och Storfors (Nilsson, L. Aronsson, L & Norell, PO 2010: 15).

Centralsjukhuset i Karlstad har många arbetstagare och patienter, vilket medför en stor parkering utanför sjukhuset. Under de senaste åren har det varit stora debatter om höga parkeringsavgifter. Anledningen till att de har blivit höjda är, enligt fastighetsavdelningen för landstinget, på grund av ökade kostnader för snöröjning och för att få ner antalet bilister som använder sig utav parkeringsplatserna (Värmlands folkblad 2008).

6.3.3 Länstrafiken Örebro

År 2006 gick landstinget och kommunerna i Örebro län samman och bildade samverkansorganet Regionförbundet Örebro. Bakgrunden till det var att länet ville samla kraft för att tillsammans kunna verka för en hållbar utveckling och tillväxt (Regionförbundet Örebro, Om regionförbundet, 2012). Örebro län består av 12 kommuner med cirka 281 000 invånare och den största kommunen Örebro (Örebro Läns Landsting, Om Örebro län 2012). Örebro län är till sin areal 8 504 kvadratkilometer. Det innebär att Örebros invånare per kvadratkilometer var 33,1 personer år 2010 (Statistiska centralbyrån, *Befolkningsstatistik Örebro län 2010*). Befolkningsökningen mellan 2010 och 2011 var +0,5 % (Statistiska centralbyrån, *Befolkningsstatistik, Folkmängd i riket 2012*).

I Örebro län är cirka 80 procent av befolkningen bosatta i städer eller tätorter, även om mestadels av befolkningen bor i Örebro stad. I länet finns endast tre städer med fler än 10 000 invånare vilket gör att majoriteten av bebyggelsen är mindre tätorter.

I Örebroregionsförbundets översiktsplan nämns pendlarparkering och parkeringsavgifter, som gör kollektivtrafiken mer ekonomiskt lönsam i jämförelse med att ta bilen. De nämns som viktiga utvecklingsinsatser för att uppnå en regionförstoring och hållbart pendlande. De har inte börjat användas då parkering anses som en kommunal fråga (Regionförbundet Örebro, Regional översiktlig planering 2010: 22).

6.3.4 Länstrafiken Södermanland

I Södermanland bor det cirka 272 463 personer på 6060 km² vilket utgör en befolkningstäthet på 45 invånare/ km² (Statistiska Centralbyrån, Södermanland 2012). Södermanland hade en

befolkningsökning mellan 2010 till 2011 på +0,7 % (Statistiska centralbyrån, Befolkningsstatistik, *Folkmängd i riket* 2012). Södermanland är det minsta länet, sett till arealen, och består till stor del av medelstora städer som till exempel, Nyköping, Katrineholm och Eskilstuna.

Södermanlands befolkning växer, mycket beroende på närheten till Stockholms omfattande arbetsmarknad. Kollektivtrafiken är viktig då det underlättar arbetspendlingen till Stockholm. Södermanland är en av delfinansierarna för Citybanan som är till för att förbättra möjligheterna att ta sig in till Stockholm (Transport och resande i Södermanland 2010- 2021 2010: 6).

Parkeringsavgifter är i Södermanland en kommunal fråga och används inte i främsta syfte för att minska bilismen.

6.4 Framgångsfaktorer

6.4.1 Skånetrafiken

Framgångsfaktorer	Uppfylld	Länets Motsvarighet
Binda ihop buss- och tågstationerna	x	Färdigställt Malmö Central och Förlänga cirka 50 plattformar för bantrafiken
Infrastruktur – Utöka hållplatser och stationer	x	Öppnandet av citytunneln och infört ny busslinje mellan Malmö och lund
Öka turtätheten	x	Utökat Öresundstrafiken och anpassat busstrafiken till denna utökning. Även investerat i nya Pågatåg
Räta linjerna så turerna går snabbare		
Tydlig information om avgångar	x	Trafikinformationcentralen (TIC) har förbättrats
Tydlig information om priser	x	Nytt biljettsystem, JOJO
Effektivare bussanvändning, tomgångskörning och spilltider undviks t ex vid ändhållplatser		
Stombusslinjenät		
Moderna fördelar som t ex mobilappar och realtid vid hållplatser	x	Skånetrafikens reseplanerare
Uppmärksamma resenärens synpunkter	x	Kollektivtrafikbarometern
Bortprioritera stationer med låg användningsfrekvens		
God samverkan mellan kommun, landsting, länstrafikbolag och operatör	x	LOK - ledarskap, organisation och kompetens
Marknadsföring för att locka nya resenärer (kostnadsfri åkning under en period)	x	"Vi tar dig till kulturen" ett samverkansprojekt mellan kollektivtrafik och kultur
Miljövänliga bussar	x	Förnyat ISO 14001

(Region Skåne, Förvaltningsberättelse. 2008,2009, 2010)

(Skånetrafiken, Verksamhetsplan 2012-2015, 2011)

6.4.2 Värmlandstrafik inklusive Karlstad Buss

Framgångsfaktorer	Uppfylld	Länets Motsvarighet
Binda ihop buss- och tågstationerna		
Infrastruktur – Utöka hållplatser och stationer	x	Förbättrat förbindelser på ett flertal ställen
Öka turtätheten	x	Ökning av turtätheten i Karlstads lokaltrafik och arbetspendling in till Karlstad
Räta linjerna så turerna går snabbare	x	Rakare linjer har upprättats på Hammarö och i Karlstad
Tydlig information om avgångar	x	I Karlstad har de gjort lättare kartor över bussnätet
Tydlig information om priser	x	Appar och marknadsföring om hur man skall betala
Effektivare bussanvändning, tomgångskörning och spilltider undviks t ex vid ändhållplatser	x	Karlstad Buss AB är grunden till detta goda exempel
Stombusslinjenät	x	Stombusslinjenät har upprättats på Hammarö och i Karlstad
Moderna fördelar som t ex mobilappar och realtid vid hållplatser	x	Realtids appen Live och Reseplaneraren
Uppmärksamma resenärens synpunkter	x	Kollektivtrafikbarometern
Bortprioritera stationer med låg användningsfrekvens	x	De har delat upp linjer så att sträckorna ska bli rakare, men inte tagit bort några
God samverkan mellan kommun, landsting, länstrafikbolag och operatör		
Marknadsföring för att locka nya resenärer (kostnadsfri åkning under en period)		
Miljövänliga bussar	x	Ett succesivt införande av biodiesel bussar har införts 2010

(Värmlandstrafik AB, Årsredovisning 2010, 2011)

(SWECO, Goda exempel 2008),

6.4.3 Länstrafiken Örebro

Framgångsfaktorer	Uppfylld	Länets Motsvarighet
Binda ihop buss- och tågstationerna		
Infrastruktur – Utöka hållplatser och stationer	x	Infrastrukturprojektet <i>Mer koll</i> infördes 2010 för att utveckla kollektivtrafiken
Öka turtätheten	x	Örebro stadstrafik ökade turtätheten på kvällar och helger
Räta linjerna så turerna går snabbare		
Tydlig information om avgångar		
Tydlig information om priser		
Effektivare bussanvändning, tomgångskörning och spilltider undviks t ex vid ändhållplatser		
Stombusslinjenät		
Moderna fördelar som t ex mobilappar och realtid vid hållplatser	x	Reseplanerare finns
Uppmärksamma resenärens synpunkter	x	Kollektivtrafikbarometern
Bortprioritera stationer med låg användningsfrekvens		
God samverkan mellan kommun, landsting, länstrafikbolag och operatör	x	Samverkan finns med angränsande län
Marknadsföring för att locka nya resenärer (kostnadsfri åkning under en period)	x	Nolltaxa 2006 i Örebro stadstrafik under begränsad period
Miljövänliga bussar	x	Bussarna går på biogas i Örebro stad. Teorikurser och praktisk utbildning av personal för att minska utsläppen

(Länstrafiken Örebro AB, Årsredovisning 2007, 2008, 2009, 2010)

6.4.4 Länstrafiken Södermanland

Framgångsfaktorer	Uppfylld	Länets Motsvarighet
Binda ihop buss- och tågstationerna		
Infrastruktur – Utöka hållplatser och stationer		
Öka turtätheten	X	Genomfördes i Nyköping med framgång
Räta linjerna så turerna går snabbare	X	Detta har de gjort i Nyköping och Strängnäs med framgång
Tydlig information om avgångar	X	Gjort tydliga kartor med hjälp av färger
Tydlig information om priser		
Effektivare bussanvändning, tomgångskörning och spilltider undviks t ex vid ändhållplatser		
Stombusslinjenät	X	Genomförts i lokaltrafiken, Nyköping
Moderna fördelar som t ex mobilappar och realtid vid hållplatser		
Uppmärksamma resenärens synpunkter	X	Kollektivtrafikbarometern
Bortprioritera stationer med låg användningsfrekvens	X	Genomfördes i Nyköping med framgång
God samverkan mellan kommun, landsting, länstrafikbolag och operatör		
Marknadsföring för att locka nya resenärer (kostnadsfri åkning under en period)	X	Genomfördes i Nyköping och skall testas i Eskilstuna
Miljövänliga bussar	X	Till 2010 minskade de utsläppen av koldioxid med 306 ton. Stora satsningar på utbildning av personal

(SWECO, *Goda exempel* 2008),

7 Analys

Denna analys har en struktur utifrån nedan följande bild, där alla perspektiv belyses genom tidigare forskning och vår empiri.



Bild. 1

Det kollektiva resandet skiljer sig mellan de olika länen vilket stämmer överens med tidigare studie från *Kollektivtrafikbarometern*, vilket kan påvisas i nedan följande tabell.

Län	Åker	Åker aldrig	Total
Örebro Län	73,8%	26,2%	100,0%
Skåne Regionen	86,3%	13,7%	100,0%
Södermanlands Län	66,9%	33,1%	100,0%
Värmlands Län	76,2%	23,8%	100,0%

Tabell. 5

I rapporten från *SWECO* om *Goda exempel* som omnämns i perspektivet framgångsfaktorer analyserades förändringar genom olika nyckeltal av länstrafikbolagen mellan 2006 och 2010. Nyckeltalen påvisade att Värmlandstrafiken och Skånetrafiken var mest framgångsrika, medan Länstrafiken Södermanland och Länstrafiken Örebro var bland de mindre framgångsrika. Liknande resultat når vi i vår utredning, där Skåne har högst resefrekvens inom kollektivtrafiken och Södermanland har den lägsta utnyttjandegraden. Vilket kan styrka tidigare studie, om goda exempel, där Skånetrafiken och Värmlandstrafik inklusive Karlstad Buss var de mest framgångsrika länen inom ökning av kollektivtrafiken.

Vetskapen om resenärens attityd till kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att i framtiden kunna dubblera resandet i och med fördubblingsmålet. Bakgrunden är att kollektivtrafikbolagen ska kunna prioritera och omstrukturera utifrån invånarnas behov. *Svensk kollektivtrafik* har tidigare identifierat att, *Användbarhet/Relevans*, *Kunskap* och *Produktfördel* är de variabler som påverkar resandet i högst grad. I denna utredning har vi valt att bortse från variabeln *Produktfördel*, vilket gör att vi ej kan uttala oss om denna variabel. Dock kan vi styrka tidigare studie i vår utredning inom variablerna *Användbarhet och Kunskap*. Detta då invånarna i de län vi undersökt visat ett tydligt samband mellan resefrekvensen och variablerna. En generell trend mellan de fyra länen är att invånarna som nyttjar kollektivtrafiken, anser att kollektivtrafiken är mer användbar och har en bättre kunskap om det. De invånarna i länen med högst resefrekvens, Skåne och Värmland, hade procentuellt sätt fler positiva, som ansåg kollektivtrafiken mer användbar och hade en god kunskap om systemet. Tydligare blir resonemanget om vi tar hänsyn till de län som hade en lägre resefrekvens. Invånarna i dessa län ansåg kollektivtrafiken mindre användbar och hade sämre kunskap om systemet. Popularitet är en variabel som vi tolkat som ”status”. Tidigare studier visar att denna variabel påverkade nöjdheten mest hos resenären, den kan också sägas ha ett svagt samband med resefrekvensen. Sambandsmönstret kan styrkas i de fyra län vi undersökt då de som använder sig av kollektivtrafiken anser den mer populär än de som inte använder den.

Variabeln *Prisvärdhet*, från perspektivet *Påverkande resevariabler*, har en koppling med det vi valt att kalla, det *Ekonomiska perspektivet*. Enligt tidigare rapport från kollektivtrafikbarometern har priset ingen större inverkan på resefrekvensen. Det tas emellertid upp i tidigare studier inom det *Ekonomiska perspektivet* att priset direkt påverkar resenärens val att välja färdmedel. Vi tror att kollektivtrafikbarometerns påstående att, priset inte påverkar resefrekvensen i stor utsträckning, grundar sig i att de flesta invånarna anser att det är prisvärt inom det befintliga prisintervallet. För bilisterna behöver det således inte vara priset som är den grundläggande orsaken för hur valet av resa disponeras då även icke resenärerna anser det prisvärt. Valet kan enligt denna tidigare studie också grunda sig till stor del av tid, vilket vi i vår uppsats valt att inkludera i variabeln *användbarhet*. I vår empiri syntes ett sambandsmönster där valet av resemedel mer grundar sig på användbarheten än pris. Tolkningen har vi gjort utifrån att vi antar att de som aldrig nyttjar systemet är till största del bilister. Antagandet grundar sig i att denna grupp av icke-kollektivresenärer inte finner

kollektivtrafiken lika användbar såsom de som nyttjar systemet, men att de ändå anser kollektivtrafiken prisvärd.

De direkta avgifterna länstrafikbolagen tar ut kan vara svåra att jämföra då dessa skiljer sig både mellan och inom länen. I det *Ekonomiska perspektivet* framkommer det dock av *Trafikanalys* siffror att kostnaderna per invånare skiljer sig, då Skånetrafiken har markant högre kostnader än de andra länen vi undersökt. Bakgrunden till detta kan grunda sig i Skånes stora areal eller Skånetrafikens höga utnyttjandegrad. I Södermanland finner vi det högsta prisintervallet vid direkt försäljning och de lägsta biljettintäkterna. Vi tror att priset har pressats upp på grund av låg resefrekvens. Det tyder på ett omvänt samband där det istället är resefrekvensen (efterfrågan) som påverkar priset. Tidigare studier och rapporter från det *Ekonomiska perspektivet* indikerar att en hög disponibel inkomst påverkar kollektivtrafiken negativt. En tendens till detta samband har vi kunnat se i vår utredning då Södermanland har en låg resefrekvens och en relativt hög disponibel inkomst. Resonemanget kan tydliggöras genom att poängtera att Värmland hade den lägsta disponibla inkomsten av de fyra län vi undersökt och en hög resefrekvens. Skåne talar dock mot detta samband då de både har den högsta disponibla inkomsten och den högsta resefrekvensen. Att Skåne avviker kan grunda sig i att det är en storstadsregion och innefattar en av Sveriges största städer där höginkomsttagare drar upp snittet för den disponibla inkomsten.

Anderas Pettersson redovisar tidigare forskning inom ramen för det vi valt att kalla *Geografiska- och Demografiska förutsättningar*. Han redogör för faktorer som påverkar kollektivtrafiken i småstäder. Vi har i denna forskning endast kunnat urskilja en relevant faktor för vår analysnivå, vilket är höjda parkeringsavgifter. Denna faktor har endast Värmland använt i syftet att göra kollektivtrafiken mer ekonomiskt fördelaktig. Örebro län har endast tagit upp parkeringsavgifter för diskussion i sin översiktsplan. De har även berört, i denna plan, vikten av att använda sig av pendlarparkeringar för att öka det kollektiva resandet, dock har inget av följande genomförts. Ett län som använder sig av pendlarparkering är Skåne som valt att satsa på detta istället för höjda parkeringsavgifter.

Flera faktorer inom de *Geografiska- och Demografiska förutsättningarna* kan härledas från en tidigare utredning av *Regionplane- och trafikkontoret*. Resultatet av utredningen redovisas i matrisen nedan.

Påverkar kollektivtrafiken positivt	Påverkar kollektivtrafiken negativt
Befolkningsökning	Bebyggelsespridning
Trafikstockningar	Utglesad befolkning
Utbyggnad av kollektivtrafiknätet	Vägutbyggnader

(Se *Geografiska- och Demografiska förutsättningar* 4.3, Tabell 4)

Vår utredning stämmer inte överens med den tidigare utredningen då de mest framgångsrika länen Skåne och Värmland motsätter sig varandra i både befolkningsökning och utglesad befolkning. Skåne är det mest befolkningstäta länet och hade störst befolkningsökning av de län vi undersökt. Värmland hade i motsats till Skåne en befolkningsminskning och är det län med mest utglesad befolkning och bebyggelsespridning. Ändå har dessa län den högsta resefrekvensen, vilket gör att vi ej kan styrka tidigare rapport inom befolkningsökning och utglesad befolkning inom vår analysnivå, som är län. Som vi tidigare nämnt i analysen, när användbarhet diskuterats, har en utbyggnad av kollektivtrafiknätet en positiv inverkan på resefrekvensen. Vi tror således att utbyggnader för att undgå trafikstockningar kan vara en av flera bakomliggande orsaker till att Skåne har större marknadsandel än de andra länen. Troligen är trafikstockningar ett storstadsproblem, som måste gå hand i hand med utbyggnaden av bussfiler alternativt goda pendlingsmöjligheter.

Utgångspunkten för denna uppsats har varit att finna vad trafikbolagen bör prioritera för att uppnå fördubblingsmålet. För att göra detta måste följande fråga besvaras; I vilken utsträckning kan de tidigare identifierade framgångsfaktorerna identifieras hos de länstrafikbolag som vi undersökt?

Perspektivet *Framgångsfaktorer* utgår från tidigare rapport om *Goda exempel* på vad framgångsrika länstrafik- och stadstrafikbolag prioriterat för att öka sin resefrekvens och därmed sin marknadsandel. I vår empiri har vi studerat hur många framgångsfaktorer länstrafikbolagen uppfyllt under de senaste åren. Sammanställningen visade att de länstrafikbolagen med högst resefrekvens uppfyllt flest av framgångskriterierna, vilket påvisar att framgångsfaktorerna är en god prioriteringslista för län som vill öka sin marknadsandel. Grunden för det resonemanget är att Skåne och Värmland uppfyllt flest kriterier medan Örebro län och Södermanland halkar efter då de endast uppfyllt ett fåtal av kriterierna.

En tydlig trend vi kan se när *Framgångsfaktorerna* vägs mot de *Påverkande resevariablerna* är de olika länstrafikbolagens prioriteringar. Dessa prioriteringar speglar vad bolagen anser vara ett gott incitament till att öka det kollektiva resandet. Skåne och Värmland har båda prioriterat användbarheten och utbyggnad av infrastrukturen. Örebro- och Södermanland län har i istället valt att lägga ett större fokus på miljön, vilket är en variabel som inte beaktats tidigare i vår utredning. Viktigt att påpeka är att både Skåne och Värmland satsat på miljön, men inte i samma utsträckning som Örebro- och Södermanland län. Resultatet har dock visat utifrån dessa framgångsfaktorer att miljö ej är ett tillräckligt starkt incitament för att uppnå en ökad resefrekvens, som användbarhet är. För Örebro- och Södermanlands län kan ett annat utfall kartläggas där miljörensningarna ännu inte gett något resultat, då miljörensningar vanligtvis är långsiktiga och tidskrävande. Ett nytt perspektiv skulle kunna förklara Örebro- och Södermanlands län situation på ett mer rättvist sätt.



(Bild 15)

Denna bild speglar även miljöperspektivet som både Örebro- och Södermanlands län valt att prioritera. På lång sikt är detta en väl motiverad satsning, men för att uppnå fördubblingsmålet kan det ej motiveras. Det kan i framtiden bli mer ekonomiskt lönsamt utifrån tidigare rapport inom det *Ekonomiska perspektivet*, att ha bränslesnåla bussar på grund av det stigande bränslepriset. Detta har dock inte varit motivet bakom satsningarna även om det kan bli ett gynnsamt utfall i framtiden.

8 Slutdiskussion

För att svara på frågan varför det kollektiva resandet skiljer sig har vi belyst vår forskningsfråga utifrån fyra perspektiv. Detta för att ge en så bred analys som möjligt av problematiken och kunna ta ställning till de bakomliggande orsakerna. En given skillnad är att storstadsregioner har andra förutsättningar då de generellt sett har en större marknadsandel än de mindre länen. Det behöver inte vara en fördel då fördubblingsmålet är uppsatt i relation till länets marknadsandel 2008. Storstadsregionen Skåne som vi analyserat har haft stora framgångar de senaste åren, vilket även det mindre länet Värmland har haft. Båda länen har prioriterat att utveckla användbarheten, vilket har gett resultat. Örebro- och Södermanlands län har gjort ett fåtal stora satsningar men inte prioriterat användbarheten. Vår slutsats utifrån *Påverkande resevariabler* är att det kollektiva resandet skiljer sig på grund av att de framgångsrika länen, Skåne och Värmland, har prioriterat resevariablerna användbarhet och kunskap, vilket kan styrkas tidigare studier från *Svensk kollektivtrafik*. Detta behöver inte innebära att Örebro- och Södermanlands län har sämre förutsättningar att nå fördubblingsmålet, då det finns goda möjligheter för länen att genom rätt prioriteringar nå en ökad resefrekvens. I analysen av framgångsfaktorer identifierade vi att både Örebro- och Södermanlands län haft ett större fokus på miljön istället för *användbarheten*. Satsningen på miljö kan vara väl motiverat, dock kan det ej sägas påverka resefrekvensen. Problemet för dessa län blir i sådana fall att hinna få utfall för satsningarna innan 2020. Förutsättningarna för Skåne och Värmland att fördubbla sin kollektivtrafik är också goda då dessa län kommit en lång bit på vägen. Svårigheten blir att uppehålla denna goda trend då de redan genomfört stora satsningar på *användbarhet* och *kunskap*.

Utifrån de län vi undersökt grundar sig inte skillnaden i det kollektiva resandet i de *Geografiska- och Demografiska förutsättningarna*. Då Värmland som enligt tidigare utredning från *Regionplane- och trafikkontoret* har svårast förutsättningar både geografiskt och demografiskt att uppnå en framgångsrik kollektivtrafik. Ändå har vår utredning kommit fram till att Värmland är bland de mest framgångsrika länen.

Det *Ekonomiska perspektivet* kan vara en av flera bakomliggande orsaker till att det kollektiva resandet skiljer sig mellan länen. Vi har i vår analys kommit fram till att en högre disponibel inkomst kan leda till en minskad användning av kollektivtrafiken, med undantag av Skåne då det är en storstadsregion som troligen innefattar ett antal höginkomsttagare som drar upp genomsnittet på den disponibla inkomsten.

Vi anser att dagens prissättning av kollektivtrafiken är rimlig. Vid en ökning av priset minskar den ekonomiska fördelen att välja kollektivtrafiken istället för bilen och vid en sänkning av priset är risken att cyklister och fotgängare istället börjar använda kollektivtrafiken. Däremot kan landsting, kommun och stat använda ekonomiska medel för att göra bilismen mer kostsam och få fler att välja kollektivtrafiken då den blir i högre utsträckning ekonomiskt lönsam.

De tidigare identifierade framgångsfaktorerna, det som länstrafikbolaget kan göra för att uppnå en ökad resefrekvens, anser vi vara goda. Vi anser emellertid att framgångsfaktorerna kan kompletteras med ytterligare faktorer som kan öka marknadsandelen.

En av de tidigare identifierade *Framgångsfaktorerna* är att det är viktigt att lyssna till resenärerna. Vi anser att länstrafikbolagen även måste lyssna till de som inte utnyttjar systemet, för att locka bilisterna till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bör se invånarnas behov som helhet. För att uppnå fördubblingsmålet, anser vi att det krävs ett större fokus från alla länstrafikbolag på de som inte använder kollektivtrafiken. Det är denna grupp som kan öka länstrafikbolagens både resefrekvens och marknadsandel. Vi tror också att en viktig framgångsfaktor är att göra kollektivtrafiken mer ekonomiskt lönsam i relation till bilen genom att till exempel höja parkeringsavgifterna.

9 Slutord

Den nya kollektivtrafiklagen kan i framtiden medföra ett större fokus på det *Ekonomiska perspektivet*, då kommersiella företag får komma in på marknaden. Således kan vår undersökningsmodell, där vi bedömt kollektivtrafikens förutsättningar utifrån olika omvärldsperspektiv, ligga till grund för framtida studier inom ämnet. Som framkom i analysen är det viktigt att komplettera denna modell med ett miljöperspektiv.

Intressant för framtida forskning hade varit att se om resultatet av fördubblingsprojektet blivit samhällsekonomiskt lönsamt.

10 Referenslista

Litterära källor:

Bryman, Alan(2008) *Samhällsvetenskapliga metoder*, Upplaga 2:2.. Liber AB, Malmö
Möller, Tommy (1958) *Svensk politisk historia: strid och samverkan under 200 år*. Lund Studentlitteratur AB.

Tryckta källor:

Bengtsson, Marita. Portnoff, Daniel. (2008) *Södermanland – Helt enkelt! En strategi för en hållbar tillväxt och utveckling i Södermanland*. Förslaget antaget av kommunfullmäktige november 2007.
Statens institut för kommunikationsanalys, [SIKA]. (2005). *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003*. SIKA statistik.
SWECO. Franzén, Ulrika.(2012) *Goda Exempel*. Uppdrag: Svensk kollektivtrafik Kunskapslyftet.
Uppdragsledare: Leufstadius, Helena. Uppdragsnummer: 2392125

Elektroniska källor:

Baqirjazid , Sandra. Fördubblingsprojektet. (2012) *Goda exempel – Bakgrund*
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/godaexempel/> (Hämtad 2012-05-10, 09.10)
Brorström, B. Haglund, A. Solli, R. Malmer, S. Falkman, P. (2010) *Förvaltningsekonomi: en bok med fokus på organisation, styrning och redovisning i kommuner och landsting*. Studentlitteratur AB, Lund.
Ekroth, Helena (2012) Södermanlands Landsting. *Södermanlands Kollektivtrafikmyndighet*.
<http://www.landstingetsormland.se/sktm> (Hämtad: 2012-04-19, 13:00) Nyköping.
Häggroth, Sören. (2005) *Staten och kommunerna*.
http://www.sou.gov.se/pdf/Blandat/pdf_avslut_utr/Staten%20och%20kommunerna.pdf (Hämtad: 2012-03-24, 15:00)
Kumla kommun, Kommunfullmäktige (2005) *Sammanträdesprotokoll*.
<http://www.kumla.se/download/18.49fbb1571240877116380008712/050523.pdf> (Hämtad:2012-05-15, 11:30)
Sid, 6-7. Kumla kommun, Hällabrottet.
Landstinget Södermanland. (2012) *42/12 Protokoll Årsredovisning 2011*
<http://www.landstingetsormland.se/PageFiles/32322/7%20%20C3%85rsredovisning%202011,%20Landstinget%20S%20C3%B6rmland.pdf> (Hämtad: 2012-04-23, 12:20) Nyköping.
Legerius, Bo. (2012) *Fördubblad kollektivtrafik 2020, resandeutveckling, kostnader och trafikhuvudmännens planer*. http://www.skl.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=d8af2f0d-806f-458e-a38d-0c5da3d1c310&FileName=F%20C3%B6rdubbling+resor+o+kostnad+slutversion+TRU.pdf(Hämtad 2012-05-13, 21:31) Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

Leufstadius, Helena (2012) *Regionalt Trafikförsörjningsprogram – en demokratifråga!*
http://www.skl.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=4f1679a7-7ca9-406d-81f2-229a9661eb83&FileName=3.+Presidiekonferens+120217+Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram+-+en+demokratifr%C3%A5ga!+Helena+Leufstadius.pdf (Hämtad:2012-05-07 12:30) SWECO

Länstrafiken Södermanland. (2010) *Länstrafiken Södermanland – För oss som är på väg.*
http://www.vl.se/upload/Lanstrafiken/Sormland/Dokument/2049_LanstrafikenSormland_150.pdf (Hämtad: 2012-04-19, 13:26) Ansvarig utgivare: JP gruppen, Nyköping

Länstrafiken Örebro. (2010) *Enkelbiljett*
http://www.lanstrafiken.se/template2010/Page2010_6415.aspx (Hämtad:2012-05-15, 11:10) Länstrafiken Örebro.

Länstrafiken Örebro. (2010) *Landsbygdsbuss enkelbiljett/pendlarpluskort.*
http://www.lanstrafiken.se/template2010/Page2010_6425.aspx (Hämtad:2012-05-15, 11:00) Länstrafiken Örebro

Länstrafiken Örebro. Åkesson, Marita. (2010) *Vårt uppdrag.*
http://www.vl.se/template2010/Page2010_5828.aspx (Hämtad: 2012-04-26, 20:00) Länstrafiken Mälardalen, Örebro.

Länstrafiken Örebro. (2007, 2008, 2009, 2010) *Årsredovisning.*
http://www.lanstrafiken.se/template2010/Page2010_5777.aspx (Hämtad: 2012-04-26, 13:00)
Länstrafiken Örebro, Örebro

Malmö Stad (2009) *Slutrapport, Framtidens kollektivtrafik i Malmö*
http://www.malmo.se/download/18.76105f1c125780a6228800027769/slutrapport090921_tryckt.pdf
(Hämtad:2012-05-14, 09:50) Malmö stad, Malmö

Malmö Stad. (2010) *Årsredovisning.*
<http://www.malmo.se/download/18.77b107c212e1f5a356a800050663/%C3%85rsredovisning%2B2010.pdf>
(Hämtad: 2012-05-14, 12:30) Malmö Stad, Malmö

Nilsson, L. Aronsson, L & Norell, PO. (2010) *Värmländska landskap.*
http://www.som.gu.se/digitalAssets/1364/1364352_lennart-nilsson---v--rml--ndska-landskap.pdf (Hämtad 2012-05-14, 09:57) SOM-institutet, Göteborgs Universitet

Näringsdepartementet (2011) *Lagrådsremiss – Ny kollektivtrafiklag.*
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/14/06/82/0cf8c7d7.pdf> (Hämtad 2012-04-23, 10.18)

Pettersson, Andreas. (2008) Bulletin 240 B.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=1259503&fileOid=1266933> (Hämtad 2012-05-07, 10:20)

Proposition 1997:734. (1997) *Lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.*
Regeringskansliets databaser <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19970734.htm> (Hämtad 2012-05-03, 11:00)
Stockholm.

Regeringens Proposition 1997:734. Fällidin, Thorbjörn (1997) 1997:734 Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. *Prop. 199778_92.pdf* (Hämtad 2012-05-03, 11:39) Stockholm

Regeringens Proposition 2008/09:93. Näringsdepartementet (2009) *Mål för framtidens resor och transporter*. <http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf> (Hämtad 2012-05-03, 11:40) Stockholm.

Region Skåne. (2012) *Förslag, Trafikförsörjningsprogram för Skåne*.
<http://www.skane.se/Public/RU/RTI%20Planeringssamv%202012%20mars/TFP%20120404%20f%C3%B6rslag.pdf> (Hämtad: 2012-05-14, 09:45) Region Skåne. Skåne

Region Skåne, Harald Lindström. (2008) *Förvaltningsberättelse*.
http://www.skane.se/Public/arsredovisning/2008/ÅR_2008_del2.pdf (Hämtad: 2012-05-14, 15:00) Region Skåne. Kristianstad

Region Skåne, Ingrid Bengtsson-Rijavec (2009) *Förvaltningsberättelse*.
http://www.skane.se/upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/OmRegionSkane/ekonomi/arsredovisning/2009/ÅR_100414%20Outskick%20RF_del2.pdf (Hämtad: 2012-05-14, 15:00) Region Skåne. Kristianstad

Region Skåne, Ingrid Bengtsson-Rijavec (2010) *Förvaltningsberättelse*.
http://www.skane.se/upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/OmRegionSkane/ekonomi/arsredovisning/2009/ÅR_100414%20Outskick%20RF_del2.pdf (Hämtad: 2012-05-14, 15:10) Region Skåne. Kristianstad

Region Skåne, Karin Swensson (2010) *Befolkning - Fler och fler yngre i Skåne*
<http://www.skane.se/sv/Webbplatser/Fakta-om-Skane-2010/Befolkning/Fler-och-yngre-skaningar/> (Hämtad 2012-04-23, 20:00)

Region Skåne. (2009) *Vision för 2016- Ett livskraftigt Skåne* <http://www.skane.se/sv/Skanes-utveckling/Vision-for-Skane/> (Hämtad: 2012-05-13, 13:40) Region Skåne, Kristianstad

Regionförbundet Södermanland.(2007) <http://www.region.sormland.se/img/2010/7/7/62572.pdf> (Hämtad: 2012-04-20, 12:12) Nyköping.

Regionförbundet Södermanland. (2010) *Transport och resande i Södermanland 2010-2021 - Planer och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik*. <http://www.region.sormland.se/img/2010/12/9/65310.pdf> (Hämtad 2012-04-26, 12:19) Österbergs & Södermanlandstryck, Nyköping.

Region Värmland. (2012) *Region Värmland blir kollektivtrafikmyndighet*.
<http://www.regionvarmland.se/aktuellt/nyheter/region-varmland-blir-kollektivtrafikmyndighet> (Hämtad: 2012-04-18, 15:45) Hammarö tryckeri, Karlstad

Regionförbundet Örebro (2012) *Om regionförbundet*
<http://www.regionorebro.se/gronmeny/omregionforbundet.4.2f692b3510dbfce3396800010791.html> (Hämtad: 2012-04-26, 10:50) Regionförbundet Örebro, Örebro

Regionförbundet Örebro (2010) Remissförslag, *Regional Översiktlig planering*, för
http://www.regionorebro.se/download/18.2f642f15129c334e32e80005948/R%C3%96P_remissversion.pdf (Hämtad: 2012-05-15, 14:00) Regionförbundet Örebro.

Sörsäter, P. Håkansson ,P. (2011) *El & energi*.
http://www.liber.se/Market/gym/GY2011/el_energi/Liber_ElEnergi_Energiteknik.pdf (Hämtad: 2012-04-16, 12:55) Liber, Stockholm.

Skånetrafiken, Region Skåne (2010) *Skånetrafikens organisation*
<http://www.skandetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=3092&epslanguage=SV> (Hämtad: 2012-04-23, 09:20)

SOU 2003:67 Näringsdepartementet (2003) *Kollektivtrafik med människan i centrum*.
<http://www.regeringen.se/content/1/c4/19/00/677cee8d.pdf> (Hämtad 2012-05-10, 12:30)

Skånetrafiken (2012) *Verksamhetsplan 2012-2015*.
http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/PolitikPaverkan/Sammantraden/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Dagordning/2012-01-30/arende_7_dokument_2_Verksamhetsplan_Skanetrafi ken_2012-2015.pdf (Hämtad 2012-05-03, 12:33)

Statistiska centralbyrån. (2011) Befolkningsstatistik, *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2011 och befolkningsförändringar 2011*. http://www.scb.se/Pages/TableAndChart_308468.aspx (Hämtad:2012-04-23, 21:00) Statistiska centralbyrån, Stockholm.

Statistiska centralbyrån (2010) Befolkningsstatistik, *Folkmängd per kvadratkilometer region Skåne*.
<http://www.ssd.scb.se/Databaser/makro/SaveShow.asp> (Hämtad: 2012-04-26, 11:20) Statistiska centralbyrån, Stockholm

Statistiska centralbyrån (2010) *Befolkningsstatistik Örebro län, areal och Folkmängd per kvadratkilometer*. <http://www.ssd.scb.se/Databaser/makro/SaveShow.asp> (Hämtad: 2012-04-26, 11:18) Statistiska centralbyrån, Stockholm

Statistiska centralbyrån. (2012) *Nationalräkenskaper - Bruttoregionprodukten minskade i 20 av 21 län*. http://www.scb.se/Pages/PressRelease_332435.aspx (Hämtad 2012-05-14, 17:17) Stockholm.

Svensk kollektivtrafik (2012) *Allmän trafikplikt, en vägledning*
http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/dokument/slutkorr_trafikplikt8.pdf (Hämtad: 2012-04-28 11:00)

Svensk Kollektivtrafik. (2012) *Ekonomi*. <http://svenskkollektivtrafik.se/Fakta/Statistik/Ekonomi/> (Hämtad 2012-05-10, 09:00) Stockholm.

Svensk kollektivtrafik (2011) *februari 2011 - Ökat resande i Södermanland*.
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Nyheter1/2011/Februari-2011/Okat-resande-i-Sormland> (Hämtad 2012-05-11, 11:31) Nyköping.

Svensk kollektivtrafik. (2012) *Fördubblingsprojektet*.
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/> (Hämtad 2012-05-13, 21:06) Stockholm

Svensk kollektivtrafik(2011) *Kollektivtrafikbarometern*.
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/110202KOLBAR%c3%a5rsrapport.pdf> (Hämtad: 2012-04-20, 09:03) Örebroregionen.

Svensk Kollektivtrafik (2012) *Organisation* <http://www.svenskkollektivtrafik.se/om-svensk-kollektivtrafik/Organisation/> (Hämtad: 2012-05-07, 13:11) Stockholm.

Svensk kollektivtrafik. (2010) *Skånetrafiken sänker priset för biljett i mobilen*.
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Nyheter1/2010/Januari-2010/Skanetrafi ken-sanker-priset-for-Biljett-i-mobilen/> (Hämtad: 2012-05-14, 11:50) Svensk kollektivtrafik, Stockholm

Svensk kollektivtrafik. SWECO. (2008) *Kollektivtrafiken samhällsnytta – den lokala och regionala kollektivtrafiken*.

http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/Samhallsnyttan_svenskkol.pdf (2012-04-16, 13:45) Göteborg.

Trafikanalys (2010) *Rapport Excel- lokal och regional kollektivtrafik* <http://www.trafa.se/Om-Trafikanalys/> (Hämtad: 2012-05-11, 17:40) Stockholm.

Trafikanalys (2010) *Rapport - lokal och regional kollektivtrafik* <http://www.trafa.se/Om-Trafikanalys/> (Hämtad: 2012-05-11, 18:31) Stockholm.

Trafikverket (2012) *Underlagsrapport*
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6720/2012_111_Forutsattningar_samt_prognoser_över_persontrafikutvecklingen.pdf (Hämtad: 2012-05-11, 18:00)

VINNOVA, Sveriges innovationsmyndighet (2006) *Program*
<http://www.vinnova.se/upload/dokument/Verksamhet/Transporter/Infrastruktur/Kollektivtrafikprogram%20f%C3%B6r%20FUD%20inom%20kollektivtrafikomr%C3%A5det.pdf> (Hämtad: 2012-05-11, 17:50)

Värmlands folkblad (2008) *Strid om parkeringsavgifter*. <http://www.vf.se/node/22087> (Hämtad 2012-05-14, 09:40) Karlstad.

Värmlandstrafik AB. (2012) *Betalar halva biljetten själv*.
<http://www.varmlandstrafik.se/om-oss> (Hämtad: 2012-04-19, 12:18) Hammarö tryckeri, Karlstad

Värmlandstrafik AB. (2011) *Värmlandstrafik AB årsredovisning 2010*
(http://www.varmlandstrafik.se/sites/default/files/media/arsredovisning/rsredovisning_2010.pdf) Hämtad: 2012-04-03 12:22) Hammarö tryckeri, Karlstad

Värmlandstrafik AB (2012) *Enkelbiljetter*. <http://www.varmlandstrafik.se/biljetter-priser/enkelbiljetter> (Hämtad 2012-05-14, 17:24) Munkfors.

WSP Rapport(2010) *Upphandlingsmodell för kollektivtrafik – ökad samhällsnytta, fler resenärer eller mer kommersiell trafik*.

<http://www.wspgroup.com/upload/documents/Sweden/analys/Rapporter/Upphandlingsmodell%20f%C3%B6r%20kollektivtrafik%20-%20Reviderad%20-%20Slutlig.pdf> (Hämtad: 2012-03-06, 14:10)

Wilhelmsson, Carina. Region Södermanland.(2011) *Protokoll regionstyrelsen*
<http://www.region.sormland.se/img/2011/11/23/71866.pdf> (Hämtad: 2012-04-25, 14:41) Nyköping.

Årsredovisning, Lanstrafiken Södermanland (2011) *Årsredovisning för räkenskapsåret 2010*.<http://www.vl.se/upload/Lanstrafiken/Sormland/Dokument/%C3%85rsredovisning%202010.%20LTS.pdf> (Hämtad: 2012-04-23, 10:44)

Örebro Läns Landsting. Ytermalm, Jenny. (2012) *Om Örebro län*. <http://www.orebroll.se/sv/Omlandstinget/Fakta-om-Orebro-lan/> (Hämtad: 2012-04-26, 11:00) Örebro läns landsting, Örebro

11 Bilagor

Bilaga 1. Respondenternas sysselsättning (Tabell. 6)

Län	Resefrekvens	Förvärvsarbetande / egen företagare	Pensionär	Studerande	Arbetslös	Föräldraledig	Annat	Total
Örebro Län	Aldrig	65,8%	26,0%	1,8%	2,9%	2,1%	1,4%	100%
	Mer sällan	69,9%	19,0%	2,6%	3,7%	3,7%	1,1%	100%
	Några ggr i månaden	55,9%	25,0%	9,9%	5,5%	2,9%	,9%	100%
	Några ggr i veckan	44,3%	17,5%	28,6%	4,9%	3,1%	1,5%	100%
	Dagligen	37,7%	1,9%	58,0%	2,5%			100%
	Total	60,5%	20,6%	11,1%	3,9%	2,8%	1,1%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	67,1%	24,9%	1,7%	2,8%	2,0%	1,5%	100%
	Mer sällan	72,8%	17,5%	2,9%	2,6%	2,9%	1,2%	100%
	Några ggr i månaden	66,1%	19,3%	8,0%	3,2%	2,7%	,8%	100%
	Några ggr i veckan	52,4%	17,6%	21,5%	5,0%	2,4%	1,2%	100%
	Dagligen	54,9%	3,4%	38,4%	1,6%	,9%	,8%	100%
	Total	63,9%	17,3%	12,2%	3,2%	2,4%	1,1%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	64,7%	26,7%	2,7%	2,7%	1,8%	1,5%	100%
	Mer sällan	69,7%	17,2%	4,9%	3,9%	3,0%	1,4%	100%
	Några ggr i månaden	55,3%	26,7%	11,1%	3,6%	2,8%	,6%	100%
	Några ggr i veckan	43,4%	14,0%	31,8%	7,0%	2,5%	1,2%	100%
	Dagligen	37,1%	2,1%	58,0%	,7%	,7%	1,4%	100%
	Total	61,2%	20,5%	11,0%	3,6%	2,4%	1,3%	100%
Värmlands Län	Aldrig	60,8%	29,5%	1,8%	3,5%	1,9%	2,5%	100%
	Mer sällan	70,9%	20,3%	2,9%	3,5%	1,6%	,8%	100%
	Några ggr i månaden	62,6%	20,2%	8,8%	4,5%	2,8%	1,1%	100%
	Några ggr i veckan	47,8%	18,6%	25,6%	4,6%	2,1%	1,3%	100%
	Dagligen	36,1%	1,8%	58,3%	3,0%	,3%	,6%	100%
	Total	60,6%	20,9%	11,4%	3,9%	1,9%	1,3%	100%

Bilaga 2. Nöjdhet (Bild. 5, 6)

Län	Resefrekvens	Missnöjd	Nöjd	Total
Örebro Län	Aldrig	30,2%	69,8%	100,0%

	Mer sällan	12,9%	87,1%	100,0%
	Några ggr i månaden	10,6%	89,4%	100,0%
	Några ggr i veckan	8,0%	92,0%	100,0%
	Dagligen	12,3%	87,7%	100,0%
	Total	14,5%	85,5%	100,0%
Skåne Regionen	Aldrig	31,3%	68,7%	100,0%
	Mer sällan	13,3%	86,7%	100,0%
	Några ggr i månaden	8,4%	91,6%	100,0%
	Några ggr i veckan	8,1%	91,9%	100,0%
	Dagligen	9,7%	90,3%	100,0%
	Total	11,8%	88,2%	100,0%
Södermanlands Län	Aldrig	33,4%	66,6%	100,0%
	Mer sällan	17,6%	82,4%	100,0%
	Några ggr i månaden	7,3%	92,7%	100,0%
	Några ggr i veckan	5,3%	94,7%	100,0%
	Dagligen	11,2%	88,8%	100,0%
	Total	17,0%	83,0%	100,0%
Värmlands Län	Aldrig	25,0%	75,0%	100,0%
	Mer sällan	8,7%	91,3%	100,0%
	Några ggr i månaden	3,8%	96,2%	100,0%
	Några ggr i veckan	3,5%	96,5%	100,0%
	Dagligen	2,7%	97,3%	100,0%
	Total	8,5%	91,5%	100,0%

Bilaga 3. Prisvärt (Bild.7)

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Totalt
Örebro Län	Aldrig	26%	13%	35%	15%	12%	100%
	Mer sällan	12%	17%	33%	23%	14%	100%
	Några ggr i månaden	8%	10%	30%	31%	21%	100%
	Några ggr i veckan	5%	9%	25%	32%	29%	100%
	Dagligen	4%	11%	27%	34%	24%	100%
	Total	11%	13%	31%	26%	19%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	21%	14%	32%	21%	13%	100%
	Mer sällan	9%	14%	35%	28%	14%	100%
	Några ggr i månaden	5%	12%	32%	32%	19%	100%
	Några ggr i veckan	6%	11%	29%	34%	21%	100%
	Dagligen	5%	12%	29%	30%	24%	100%
	Total	7%	13%	32%	30%	18%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	35%	18%	29%	12%	5%	100%
	Mer sällan	21%	22%	32%	17%	8%	100%
	Några ggr i månaden	13%	17%	36%	20%	14%	100%
	Några ggr i veckan	9%	21%	28%	26%	16%	100%
	Dagligen	10%	12%	19%	37%	22%	100%
	Total	20%	20%	30%	19%	10%	100%
Värmlands Län	Aldrig	24%	18%	34%	14%	10%	100%
	Mer sällan	12%	17%	36%	23%	12%	100%
	Några ggr i månaden	6%	14%	34%	29%	17%	100%
	Några ggr i veckan	5%	11%	34%	29%	21%	100%
	Dagligen	5%	12%	27%	31%	25%	100%
	Total	10%	15%	34%	25%	16%	100%

Bilaga 4. Användbarhet, Resor (Bild. 9)

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Total
Örebro Län	Aldrig	64,2%	8,6%	10,9%	9,3%	7,0%	100,0%
	Mer sällan	29,6%	23,0%	18,0%	15,4%	14,0%	100,0%
	Några ggr i månaden	16,5%	15,8%	22,8%	25,7%	19,2%	100,0%
	Några ggr i veckan	4,6%	15,5%	22,6%	28,8%	28,5%	100,0%
	Dagligen	1,2%	6,8%	17,9%	34,6%	39,5%	100,0%
	Total	28,8%	16,1%	18,1%	19,5%	17,5%	100,0%
Skåne Regionen	Aldrig	53,9%	11,9%	13,3%	11,1%	9,8%	100,0%
	Mer sällan	29,8%	18,0%	18,8%	18,1%	15,2%	100,0%
	Några ggr i månaden	13,0%	17,1%	21,0%	25,4%	23,4%	100,0%
	Några ggr i veckan	3,9%	8,4%	17,1%	34,8%	35,8%	100,0%
	Dagligen	2,3%	4,5%	15,2%	34,0%	43,9%	100,0%
	Total	18,9%	13,3%	17,9%	24,9%	24,9%	100,0%
Södermanlands Län	Aldrig	60,3%	12,0%	11,7%	9,1%	7,0%	100,0%
	Mer sällan	36,1%	21,1%	16,3%	14,6%	12,0%	100,0%
	Några ggr i månaden	18,6%	18,9%	24,0%	20,0%	18,6%	100,0%
	Några ggr i veckan	8,2%	14,0%	23,9%	29,2%	24,7%	100,0%
	Dagligen	3,5%	10,4%	17,4%	43,1%	25,7%	100,0%
	Total	34,3%	16,7%	17,3%	17,6%	14,1%	100,0%
Värmlands Län	Aldrig	54,6%	11,7%	12,7%	10,9%	10,1%	100,0%
	Mer sällan	29,7%	20,8%	18,6%	16,7%	14,2%	100,0%
	Några ggr i månaden	11,5%	19,5%	24,1%	23,8%	21,1%	100,0%
	Några ggr i veckan	4,4%	9,8%	19,0%	29,2%	37,7%	100,0%
	Dagligen	3,0%	6,5%	15,4%	34,7%	40,4%	100,0%
	Total	24,0%	15,8%	18,5%	20,7%	21,1%	100,0%

Bilaga 5. Användbarhet, Avgångstider (Bild. 10)

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Total
Örebro Län	Aldrig	60%	13%	14%	8%	5%	100%
	Mer sällan	26%	18%	30%	16%	10%	100%
	Några ggr i månaden	13%	15%	29%	26%	16%	100%
	Några ggr i veckan	11%	16%	28%	27%	18%	100%
	Dagligen	11%	12%	31%	32%	14%	100%
	Total	25%	16%	27%	20%	12%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	57%	10%	17%	9%	6%	100%
	Mer sällan	25%	15%	26%	21%	13%	100%
	Några ggr i månaden	8%	11%	27%	34%	19%	100%
	Några ggr i veckan	4%	9%	23%	38%	26%	100%
	Dagligen	4%	9%	25%	35%	27%	100%
	Total	15%	12%	25%	29%	19%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	63%	12%	16%	5%	4%	100%
	Mer sällan	35%	20%	24%	13%	8%	100%
	Några ggr i månaden	11%	21%	27%	24%	17%	100%
	Några ggr i veckan	8%	13%	30%	32%	18%	100%
	Dagligen	9%	13%	31%	30%	17%	100%
	Total	31%	17%	24%	17%	11%	100%
Värmlands Län	Aldrig	56%	12%	15%	8%	8%	100%
	Mer sällan	24%	18%	26%	18%	14%	100%
	Några ggr i månaden	7%	12%	25%	32%	24%	100%
	Några ggr i veckan	4%	9%	23%	36%	29%	100%
	Dagligen	4%	11%	29%	30%	27%	100%
	Total	19%	13%	24%	24%	19%	100%

Bilaga 6. Användbarhet, Punktlighet (Bild. 11)

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Total
Örebro Län	Aldrig	22%	15%	21%	27%	15%	100%
	Mer sällan	10%	11%	27%	34%	18%	100%
	Några ggr i månaden	8%	16%	23%	36%	17%	100%
	Några ggr i veckan	7%	18%	30%	33%	12%	100%
	Dagligen	13%	23%	28%	28%	9%	100%
	Total	11%	15%	26%	33%	16%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	29%	18%	29%	17%	7%	100%
	Mer sällan	17%	21%	30%	23%	9%	100%
	Några ggr i månaden	13%	20%	33%	25%	8%	100%
	Några ggr i veckan	14%	23%	31%	24%	8%	100%
	Dagligen	19%	24%	31%	20%	7%	100%
	Total	16%	21%	31%	23%	8%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	23%	14%	26%	24%	14%	100%
	Mer sällan	9%	11%	31%	35%	14%	100%
	Några ggr i månaden	7%	10%	22%	38%	23%	100%
	Några ggr i veckan	7%	14%	31%	32%	16%	100%
	Dagligen	13%	17%	33%	27%	10%	100%
	Total	12%	12%	29%	32%	16%	100%
Värmlands Län	Aldrig	17%	9%	28%	28%	18%	100%
	Mer sällan	5%	8%	26%	39%	22%	100%
	Några ggr i månaden	4%	6%	20%	43%	27%	100%
	Några ggr i veckan	3%	9%	26%	39%	23%	100%
	Dagligen	5%	19%	28%	35%	14%	100%
	Total	6%	9%	25%	38%	22%	100%

Bilaga 7. Popularitet (Bild. 12)

Län	Resefrekvens	Aldrig rekommendera	Förmodligen inte rekommendera	Kanske rekommendera	Rekommendera	Definitivt rekommendera	Total
Örebro Län	Aldrig	13%	8%	37%	25%	17%	100%
	Mer sällan	4%	5%	31%	41%	19%	100%
	Några ggr i månaden	2%	5%	24%	41%	29%	100%
	Några ggr i veckan	2%	3%	20%	45%	31%	100%
	Dagligen	3%	4%	21%	37%	34%	100%
	Total	5%	5%	28%	38%	24%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	13%	9%	33%	25%	19%	100%
	Mer sällan	4%	6%	30%	37%	23%	100%
	Några ggr i månaden	2%	4%	23%	43%	28%	100%
	Några ggr i veckan	2%	4%	18%	40%	36%	100%
	Dagligen	3%	4%	20%	38%	36%	100%
	Total	4%	5%	25%	38%	29%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	14%	10%	37%	22%	17%	100%
	Mer sällan	6%	9%	36%	31%	19%	100%
	Några ggr i månaden	4%	5%	27%	42%	23%	100%
	Några ggr i veckan	2%	4%	23%	43%	29%	100%
	Dagligen	1%	7%	18%	38%	35%	100%
	Total	7%	8%	32%	33%	22%	100%
Värmlands Län	Aldrig	10%	6%	32%	30%	22%	100%
	Mer sällan	2%	5%	27%	40%	26%	100%
	Några ggr i månaden	1%	1%	16%	41%	40%	100%
	Några ggr i veckan	1%	2%	12%	41%	43%	100%
	Dagligen	1%	3%	11%	38%	47%	100%
	Total	3%	4%	22%	39%	33%	100%

Bilaga 8. Kunskap (Bild. 13, 14)

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Total
Örebro Län	Aldrig	46%	8%	19%	12%	15%	100%
	Mer sällan	19%	16%	18%	23%	25%	100%
	Några ggr i månaden	6%	13%	21%	28%	31%	100%
	Några ggr i veckan	4%	6%	19%	32%	39%	100%
	Dagligen	2%	2%	14%	38%	44%	100%
	Total	18%	11%	19%	24%	28%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	44%	11%	14%	15%	16%	100%
	Mer sällan	16%	12%	21%	26%	25%	100%
	Några ggr i månaden	5%	8%	16%	35%	35%	100%
	Några ggr i veckan	2%	4%	13%	35%	46%	100%
	Dagligen	1%	3%	10%	36%	49%	100%
	Total	11%	8%	16%	31%	35%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	48%	12%	15%	11%	13%	100%
	Mer sällan	18%	13%	24%	25%	21%	100%
	Några ggr i månaden	6%	10%	21%	28%	34%	100%
	Några ggr i veckan	5%	5%	17%	29%	44%	100%
	Dagligen	1%	6%	15%	39%	38%	100%
	Total	21%	11%	20%	23%	25%	100%
Värmlands Län	Aldrig	43%	12%	17%	13%	15%	100%
	Mer sällan	16%	15%	18%	23%	28%	100%
	Några ggr i månaden	4%	7%	16%	30%	43%	100%
	Några ggr i veckan	1%	4%	12%	28%	55%	100%
	Dagligen	1%	3%	9%	28%	58%	100%
	Total	14%	10%	16%	24%	36%	100%

Län	Resefrekvens	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken instämmer eller tar avstånd	Instämmer delvis	Instämmer helt	Total
Örebro Län	Aldrig	9%	3%	29%	39%	20%	100%
	Mer sällan	2%	4%	19%	48%	27%	100%
	Några ggr i månaden	2%	4%	17%	42%	34%	100%
	Några ggr i veckan	2%	4%	14%	45%	35%	100%
	Dagligen	2%	6%	8%	51%	33%	100%
	Total	3%	4%	18%	45%	29%	100%
Skåne Regionen	Aldrig	13%	7%	28%	35%	17%	100%
	Mer sällan	3%	7%	25%	42%	23%	100%
	Några ggr i månaden	2%	5%	21%	47%	26%	100%
	Några ggr i veckan	2%	5%	17%	45%	31%	100%
	Dagligen	2%	5%	16%	40%	36%	100%
	Total	3%	6%	21%	43%	27%	100%
Södermanlands Län	Aldrig	9%	6%	32%	36%	18%	100%
	Mer sällan	2%	7%	26%	43%	22%	100%
	Några ggr i månaden	1%	4%	16%	48%	31%	100%
	Några ggr i veckan	1%	3%	19%	39%	39%	100%
	Dagligen	1%	8%	12%	45%	35%	100%
	Total	3%	6%	23%	42%	26%	100%
Värmlands Län	Aldrig	6%	5%	30%	36%	23%	100%
	Mer sällan	1%	3%	19%	47%	30%	100%
	Några ggr i månaden	0%	1%	13%	46%	39%	100%
	Några ggr i veckan	1%	2%	14%	44%	40%	100%
	Dagligen		1%	12%	44%	42%	100%
	Total	1%	3%	17%	44%	34%	100%