

ARBETSRAPPORTER

Kulturgeografiska institutionen

Nr. 810

Avgiftsfri kollektivtrafik i praktiken En studie av Kuxabussarna i Ockelbo kommun

Martin Gunnarsson



UPPSALA
UNIVERSITET

Uppsala, februari 2012
ISSN 0283-622X

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	3
1.1. Syfte	3
1.2. Problemformuleringar	4
1.3. Disposition	4
1.4. Tidigare forskning	4
1.5. Metod	5
1.6. Källkritik	8
1.7. Avgränsningar och definitioner av central betydelse	8
2. HÅLLBAR UTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIK	10
2.1. Avgiftsfri kollektivtrafik: Argument och relationer till perspektivet hållbar utveckling	10
2.2. Argument mot avgiftsfri kollektivtrafik	11
2.3. Argument för avgiftsfri kollektivtrafik	12
2.4. Kollektivtrafik och privatbilism	13
3. OCKELBO KOMMUN OCH KUXABUSSARNA	13
3.1. Om Ockelbo kommun	13
3.2. Kuxabussarna i Ockelbo	14
3.3. Tidigare utbud av kollektivtrafik i Ockelbo kommun	15
3.4. Idé och planeringsstadiet för Kuxatrafiken	16
3.5. Skillnader gentemot traditionell planering	17
3.6. Mer trafik till samma kostnad	17
3.7. Avgiftsfri kollektivtrafik i kommunens regi	18
4. DRIFTSKEDET 1995-2011	19
4.1. Politiska förutsättningar	19
4.2. Byarnas vinster	20
4.3. Kundperspektivet	20
4.4. Att locka bilister att åka kollektivt	23
4.5. Problem som uppstått under driftskedet 1995-2011	24
4.6. Observation genom resa med Kuxatrafiken den 7 december 2011	26
5. KUXABUSSARNA OCH FRAMTIDEN	27
5.1. Utveckling av Kuxatrafiken i framtiden	27
5.2. Miljöpåverkan och miljövinster	27
5.3. Konsekvenserna av den nya kollektivtrafiklagen	27
6. SAMMANFATTANDE DISKUSSION	29
6.1. Sammanfattning	29
6.2. Egna reflektioner	31
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	34
BILAGA 1	36
BILAGA 2	37

1. INLEDNING

Frågan om avgiftsfri kollektivtrafik dyker upp då och då i den dagliga samhällsdebatten. Diskussioner och debatter om vilka för- och nackdelar som finns berör människor på alla plan från den enskilde medborgaren till kommun- och riksdagspolitikerna.

Detta beror på att frågan har flera bottnar i vårt samhälle. En väl fungerande avgiftsfri kollektivtrafik kan ses som en social rättvisefråga i ett samhälle där alla ska ha lika tillgång till kommunal service oavsett sin ekonomiska situation. Den kan ses som en samhällsekonomisk fråga där synen på kollektivtrafiken som en samhällsservice eller som ett vinstdrivande företag avgör vilken planeringsmodell som används. Det är slutligen även en miljöfråga där kollektivtrafikens miljömässiga fördelar är viktiga i strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle.

Alla dessa tre element, social hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och ekologisk hållbarhet ingår i vad som kallas hållbar utveckling. Hållbar utveckling är ett mål som de flesta kommuner i Sverige försöker uppnå.¹ Det är sällan enkelt att som planerare få dessa tre element i balans med varandra vilket gör frågan om avgiftsfri kollektivtrafik än mer intressant att studera.

Om kollektivtrafiken som trafikslag bidrar till en hållbar utveckling beror naturligtvis på hur människor väljer att utnyttja den framför andra, mindre hållbara alternativ. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ spelar flera faktorer in såsom pålitlighet, bekvämlighet, trygghet, turtäthet och slutligen prissättning.² I Ockelbo kommun har införandet av avgiftsfri kollektivtrafik i kombination med ökad turtäthet resulterat i ett ökat utnyttjande av trafiken.³ Avgiftsfriheten i sig är tämligen unik och en intressant del i diskussionen om vilken trafikform som bäst bidrar till en hållbar utveckling. I denna uppsats kartlägger jag hur kollektivtrafiksatsningen "Kuxatrafiken" i Ockelbo kommun inleddes, vilka problem som uppstått under driften och hur framtiden kan se ut.

1.1 Syfte

Syftet med uppsatsen är att analysera fenomenet avgiftsfri kollektivtrafik ur ett svenskt perspektiv. Detta görs genom att kort belysa den bakomliggande debatten om avgiftsfri kollektivtrafik i Sverige, hur kollektivtrafiken kan relateras till hållbar utveckling samt att konkretisera uppsatsens teoretiska förankring med en fallstudie av hur avgiftsfri kollektivtrafik kan fungera i praktiken och vilka utmaningar som finns för att driva fortsatt avgiftsfri kollektivtrafik i framtiden.

¹ *Trafik för en attraktiv stad utgåva 2*. Banverket, Boverket et al Sveriges Kommuner och Landsting, (2007) s. 3 & 10.

² Holmberg, Bengt (2008). *Kollektivtrafik* i Hydén, Christer (red.) (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur i Lund. s. 269-277.

³ Börjesson, Mats (2000). "Fem år med Kuxatrafiken i Ockelbo". *KFB-rapport 2000:19*. Kommunikationsforskningsberedningen i Stockholm. s. 50.

1.2 Problemformuleringar

För att angripa uppsatsens syfte har följande problemformuleringar ställts upp:

Hur ser debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik ut generellt i Sverige?

Hur kan hållbar utveckling relateras till kollektivtrafik & Kuxatrafiken?

Vilka incitament hade planerarna i Ockelbo kommun för att införa avgiftsfri kollektivtrafik inom kommunen?

Vilka problem har Ockelbo kommun stött på under de 17 år som trafiken bedrivits enligt Kuxatrafikens principer?

Hur står sig avgiftsfri kollektivtrafik mot den nya lagen om fri konkurrens på marknaden som träder i kraft den 1 januari 2012?

1.3 Disposition

Kapitel 2 behandlar kollektivtrafik ur perspektivet hållbar utveckling samt olika argumentationer kring avgiftsfri kollektivtrafik. Kapitel 3-5 innehåller det empiriska resultatet från fallstudien och i kapitel 6 sammanfattas och diskuteras uppsatsens resultatdel.

1.4 Tidigare forskning

För information om hållbar utveckling i trafiksammanhang är Christer Hydéns sammanställning av boken ”Trafiken i den hållbara staden” en bra och grundläggande bas att utgå ifrån. Litteratur inom området avgiftsfri kollektivtrafik dygnet runt för alla resenärer är ytterst begränsad både internationellt och nationellt. Det har gjorts försök med olika former av *differentierad* taxa vid olika tider på dygnet eller för vissa enskilda samhällsgrupper, men det finns i princip ingen dokumentation om avgiftsfri kollektivtrafik för *alla* medborgare. Jag konsulterade Statens väg- och transportinstitut VTI, Trafikverket, Svensk kollektivtrafik, TFK och har dessutom sökt i alla universitetets databaser. Detta helt utan att finna utförlig information och inte heller någon som kunde rekommendera någon lämplig dokumenterad forskning om helt avgiftsfri kollektivtrafik.

Det som ändå finns är viss dokumentation om *försök* med avgiftsfri kollektivtrafik i Sverige. Det mest kända exemplet är försöket med nolltaxa i Kristinehamn 1998. Andra exempel på nolltaxa är Åtvidaberg 2002 och Brukslinjen i Västmanland 2001.⁴ Även Kiruna har sedan augusti 2011 infört en form av avgiftsfri kollektivtrafik för invånare skrivna i kommunen.⁵ Internationella försök med differentierade eller subventionerade avgiftsformer och trafikeringsmodeller finns det viss dokumentation kring.

⁴ Östlund Bo, Elmquist Anna-Lena, Hermansson Emma, Johnsson Anneli, Jonson Oskar & Nilsson Monica (2003) *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn*. Institutet för transportforskning, TFK, Borlänge. s. 13-14.

⁵ Kiruna kommuns hemsida, kommun. kiruna.se, hämtad 2012-01-03.

I staden Schaffhausen i Schweiz har bland annat finansieringen av kollektivtrafiken skett via 50% biljettintäkter, 40% skattemedel och 10% från en parkeringsfond. Trafikens upplägg är enkelt planerat utan väntetider vid byten och en tidtabell med samma avgångar vid samma klockslag varje timme. Tack vare att 50% av finansieringen kommer från annat håll än biljettintäkter har dessutom priserna kunnat hållas låga för resenärerna. I Zürich finns dessutom en lokal lag som ger alla medborgare rätt till kollektivtrafik. Det innebär att någon form av tjänstebud ska finnas för alla medborgare att använda sig av.

I ett annat exempel från Norska Vest-Agder ersattes linjetrafiken med ett anropsstyrt kollektivtrafikutbud. Det visade sig bli mer kostnadseffektivt och erbjöd medborgarna ett mera flexibelt resande.⁶

Beträffande Sveriges position gentemot den övriga världen så ligger enligt min uppfattning Sverige längre fram i utvecklingen av kollektivtrafiken som transportsätt än till exempel det forna föregångslandet USA. I en uppsats av Frida Harrysson från Kulturgeografiska institutionen vid Uppsala universitet, står det att läsa att kollektivtrafiken i USA inte alls är av samma omfattning som i Sverige, om det ens finns någon. Där är transportsystemen mest anpassade för bilsamhället, och någon avgiftsfrihet från statligt håll verkar inte uppnåeligt om ens tänkbart.⁷

1.5 Metod

De uppställda frågeställningarna ställer höga krav på fackkunskaper inom det valda forskningsområdet eftersom avgiftsfri kollektivtrafik enligt min bedömning fortfarande är ett relativt outforskat ämnesområde. För att kunna svara på frågeställningarna på ett tillfredställande vis och ge läsaren en så bred och mångfacetterad bild av argumenten och problematiken kring avgiftsfri kollektivtrafik har jag delat upp min metod i tre delar.

Den första delen berör debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik som trafikslag i Sverige och vilken relation kollektivtrafik har till hållbar utveckling. För att kartlägga debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik har jag använt mig av telefonintervjuer med olika myndigheter, entreprenörer och branschorganisationer för att få en tydlig bild av vilka de mest centrala argumenten kring avgiftsfri kollektivtrafik är och på vilka nivåer debatten förs. Även information om hur debatten gick i Ockelbo har inhämtats via intervjuer. Den tryckta litteratur som jag använt mig av har varit mycket begränsad och endast berört tidigare, begränsade försök med avgiftsfri kollektivtrafik i Sverige.

För att ta reda på hur kollektivtrafiken kan relateras till hållbar utveckling kunde jag däremot inhämta grundläggande information ur tryckt litteratur. Speciellt användbar har Christer Hydéns sammanställning ”*Trafiken i den hållbara staden*” varit. Också den statliga publikationen ”*Trafik för en attraktiv stad*” (även kallad TRAST), sammanställd av Sveriges kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, har varit till stor nytta.

Den andra delen i metoden berör min fallstudie av Kuxabussarnas planeringsmodell i Ockelbo kommun. Motivet till mitt val av kommun för fallstudie är att Ockelbo kommun var först i Sverige med att införa avgiftsfri kollektivtrafik. Kommunen var också först med att

⁶ Östlund et al (2003).

⁷ Harrysson, Frida (2009) *Kollektivtrafiken och den bakomliggande planeringen, Fallet Lawrence transit system*. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet. s. 2.

under en längre sammanhängande tidsperiod klara av att upprätthålla planeringsmodellen.⁸ Eftersom jag valt att studera en speciell trafikform på en bestämd ort så krävs god kännedom om vem som har information som kan vara relevant för min uppsats.⁹ Att på måfå sätta sig och ringa runt till olika personer på Ockelbo kommun för att finna information om Kuxatrafiken kändes inte som något lämpligt tillvägagångssätt. För att skapa mig ett bra kontaktnät talade jag istället först med kommunens dåvarande utvecklingschef Karin Strömberg som gav mig rekommendationer om vilka personer som varit insatta i driften och planeringen av Kuxatrafiken och vilka befattningar de haft. Denna ”genväg” i skapandet av ett eget kontaktnät har haft central betydelse för mina möjligheter att i förväg kunna bilda mig en uppfattning av vilken slags information som den person jag tänkt intervjua har. Därmed kunde jag enklare avgöra vilka frågor som kunde vara lämpliga att ställa till just den person jag tänkt intervjua och samtidigt vara relativt säker på att också få svar på alla mina frågor.¹⁰

I databasen LIBRIS fann jag även två stycken rapporter från Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) i Stockholm som berörde Kuxatrafiken i Ockelbo. Dessa hjälpte mig att samla på mig ytterligare förhandsinformation.

Alla intervjuerna i fallstudien föregicks av noggrann inläsning av intervjupersonernas ansvarsområden, vilket är viktigt att ha viss kännedom om för att kunna göra en givande intervju.¹¹

I fallstudien har jag valt att intervjua de sakkunniga nyckelpersoner som var involverade vid driften och den administrativa arbetsgången vid införandet av avgiftsfri kollektivtrafik såväl idag som vid trafikstarten i mitten av 90-talet. Alla de intervjuade personerna har varierande insyn och åsikter om hur den avgiftsfria kollektivtrafiksatsningen i Ockelbo fungerat över tid. Det är en medveten blandning av politiker, entreprenörer och tjänstemän. Att ha med olika personer i studien med olika perspektiv och åsikter är därför av stor vikt.¹² För ökad bredd inkluderas även oppositionsråd och länstrafikbolag som bedriver avgiftsbelagd kollektivtrafik samt förare. Även resultat från olika kundundersökningar som publicerats i Kommunikationsforskningsberedningens rapport 2000:19 inkluderas i studien.

Intervjuerna har skett både i grupp och individuellt. Vissa via telefon och andra vid personliga möten på plats i Ockelbo. Totalt genomfördes för hela uppsatsen åtta intervjuer med tio personer.

På grund av att fallstudien till viss del skett i Ockelbo så har tidsplanering varit extra viktig. Jag har arbetat efter en tydlig tidsplan där vissa veckor varit intervjuperioder och andra skrivperioder.

Genom att resa med Kuxatrafiken i Ockelbo gjorde jag en deltagande observation vilken är den tredje och sista delen i min metod. Den gav mig möjligheten att få en klarare och mer kompletterande helhetsbild av hur trafiken fungerar.¹³ Observationen valde jag att göra efter

⁸ Holmberg (2008). S. 309.

⁹ Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans, kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. Studentlitteratur i Lund. s. 87.

¹⁰ Repstad (2007) s. 88.

¹¹ Andersen, Erling S & Schwencke, Eva (2008) *Projektarbete – en vägledning för studenter*. Studentlitteratur i Lund. s. 91.

¹² Repstad (2007) s. 89.

¹³ Andersen, Erling S et al (2008) s. 106.

utförda intervjuer. Detta för att kunna notera detaljer ur de olika perspektiv jag fått vid intervjuerna.

Metoddiskussion

Under arbetet med intervjuerna har jag tagit hänsyn till en mängd olika faktorer som kan påverka intervjuens resultat och som är viktiga att känna till. Pål Repstads bok ”Närhet och distans” har varit till god hjälp i mina förberedelser.

Den grundliga planeringen inför varje intervju resulterade i strukturerade frågor som sammanställdes till en speciell intervjumall för respektive intervju. Varje fråga ställdes inte helt ordagrant, utan istället använde jag mig av diverse stödord för att kunna få fram olika resonemang istället för att få statiska ja eller nej-svar.¹⁴

Antalet intervjuer har jag inte fäst någon större tanke vid annat än att det är bättre med få mer ingående och välstrukturerade intervjuer, än många ytliga intervjuer.¹⁵ De intervjuer som har genomförts ansikte mot ansikte har skett på intervjupersonens egen arbetsplats eftersom det är viktigt att intervjupersonen känner sig bekväm i situationen för att ge en bra respons.¹⁶

Syftet med min observation var att komplettera och pröva delar av de uppgifter jag fått vid intervjuer i fallstudien. Det är lämpligt för att själv kunna bilda sig en uppfattning om hur ett fenomen fungerar i verkligheten, och inte enbart gå på den information som samlats in under intervjuer.¹⁷ Observationen gick ut på att se hur det som ovan resenär går att ta sig från en mindre by (hållplats ”Ulvsta”) mitt på linje 73 in till Ockelbo centrum för att göra ett ärende och sedan återvända. Anledningen till att jag valde att kliva på mitt på en linje är att det då enklare går att se om bussens håller sin passertid. Dessutom kunde jag kontrollera vilken hållplatsstandard som råder på en hållplats med få på- eller avstigande resenärer samt om busschauffören uppmärksammar resenärer även vid dåligt markerade hållplatser.

Metodkritik

Det föreligger en viss risk med att förlita sig alltför mycket på kvalitativa intervjuer. Även om dessa utformats väl så saknas det vetenskapliga stöd som kan hämtas ur tryckt litteratur eller kvantitativa undersökningar.¹⁸ De olika intervjuformerna (grupp- och individintervju) har haft olika för- och nackdelar. Fördelen med individuella intervjuer är att fokus på att besvara just de ställda frågorna bibehålls men har nackdelen att endast ett perspektiv kan inhämtas per intervju. Vid gruppintervjun fanns istället en möjlighet för dialog mellan de intervjuade som kunde väcka reflektioner som kan vara intressanta att ta del av. Här är anteckningarna dock av stor vikt för att memorera vem som sagt vad.

När det gäller telefon- och epostintervjuer finns viss risk att icke-verbala budskap inte går fram.¹⁹ Jag bedömer dock att svaren på de frågor jag ställt i dessa sammanhang inte påverkats av detta faktum. Trots den begränsade litteratur som finns idag, finner jag det ändå befogat att

¹⁴ Repstad (2007) s. 86.

¹⁵ Repstad (2007) s. 92.

¹⁶ Repstad (2007) s. 95.

¹⁷ Runa et al (2003) s. 88.

¹⁸ Repstad (2007) s. 89.

¹⁹ Repstad (2007) s. 108.

välja främst kvalitativa intervjuer för min fallstudie. Detta eftersom de intervjuade personerna i fallstudien har unika och långtgående erfarenheter som saknar motstycke i Sverige.

Viss kritik kan även riktas mot mängden kvalitativt material i förhållande till mängden kvantitativt material i fallstudien. Min bedömning är dock att fallstudiens resultatdel ändå kan svara på uppsatsens frågeställningar på ett tillfredställande vis. Den litteraturstudie för kartläggningen av den tidigare debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik på såväl nationell som internationell nivå är relativt begränsad, eftersom det (som beskrivs i avsnitt 1.4.) inte tycks finnas någon lämplig forskning om hur helt avgiftsfri kollektivtrafik fungerar i praktiken. Observationerna som deltagande observatör i Kuxatrafiken kan enligt min mening inte haft avgörande betydelse för mitt intryck av trafiken. Min observation var inte föranmäld vilket gör att den observerade busstrafiken inte ändrats något på grund av kännedom om att en observation skulle genomföras. Mitt intryck grundar sig därför på samma förutsättningar som vilken resenär som helst. Metodens största nackdel är dock att det är svårt att veta om den information som samlas in under observationen kan vara representativ för det som studeras.²⁰ I mitt fall har metoden dock bidragit med en kompletterande helhetsbild för hur trafiken kan fungera i praktiken och samtidigt göra det möjligt för mig att relatera teoretisk information till praktiskt insamlad information i fallstudiens resultatdel.

1.6 Källkritik

De KFB-rapporter som fallstudiens litteraturstudie till större delen grundar sig på är över 10 år gamla. Det är dock de senaste sammanställningarna som gjorts inom området och deras innehåll bekräftas som fortfarande giltigt enligt kommunens och entreprenörernas utlåtanden. När det gäller vem som vinner och vem som förlorar på att Ockelbo kommun inte har samma upphandlingsform av kollektivtrafiken som de övriga kommunerna i Gävleborgs län är KFB-rapporterna till viss del vinklade till Kuxatrafikens fördel. Rapporternas övriga innehåll bedömer jag efter avslutad intervjuperiod med Kuxatrafikens kritiker ändå vara helt tillförlitligt.

När det gäller mängden intervjumaterial från politiskt håll speglar fördelningen i uppsatsen den faktiska information som erhållits från respektive partirepresentant. Det är alltså inte något medvetet justerat förhållande av mängden information från Socialdemokraterna och Moderaterna med syfte att ta någon politisk ställning.

1.7 Avgränsning och definitioner av central betydelse

När det gäller kundperspektivet på Kuxatrafiken har jag valt att avgränsa mig till kvalitativa och kvantitativa data från Kommunikationsforskningsberedningens utvärderingar av hur den avgiftsfria kollektivtrafiksatsningen tagits emot hos kommunens invånare. Detta eftersom en helt ny undersökning av vad Kuxatrafikens kunder tycker idag skulle bli så omfattande att den kunde utgöra en helt separat studie.

På grund av att uppsatsen till större delen är författad innan den nya kollektivtrafiklagen trätt i kraft 1 januari 2012, utgår uppsatsens perspektiv från den gamla lagstiftningen som fanns till och med 2011. Detta innebär att företaget X-trafik AB som år 2011 var trafik huvudman och bedrev länstrafiken i Gävleborgs län behandlas som den enda existerande

²⁰ Runa et al (2003) s. 89.

trafikhuvudmannen trots att företagets eventuella fortsatta uppdrag som trafikhuvudman efter årsskiftet är oklart. Eftersom lagens konsekvenser ännu inte går att förutse förs i uppsatsen endast ett spekulativt resonemang om dess påverkan på Kuxatrafiken.

När det gäller internationell forskning har jag valt att utlämna den ur resultatdelen eftersom min uppsats främst bygger på en modell under rådande svensk lagstiftning.

Begreppet genomsnittsansättning

Det finns i Sverige två olika sorters kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik. Allmän kollektivtrafik är den trafik som är offentligt organiserad av länets trafikhuvudman (vanligtvis kallat länstrafikbolag) och är öppen för alla resenärer. Särskild kollektivtrafik är trafik för resenärer med särskilda behov enligt speciella regler (exempelvis färdtjänst). Trafikhuvudmannen i varje län ansvarar således för den allmänna linjetrafiken inom länet enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik 1997:734. För skolskjuts ansvarar kommunen och för sjukresor ansvarar landstinget. Själva driften av trafiken sköts ofta av privata bolag som vunnit trafikeringsuppdraget via en upphandling i konkurrens med andra bolag.²¹ För att uppnå en jämn fördelning av kostnaderna för linjetrafiken inom varje län debiteras varje kommun en särskild *medelvärdesbaserad* avgift för den totala trafik kostnaden inom respektive län. Denna avgift kallas för *genomsnittsansättning* och får den effekten att kommuner med lägre kollektivtrafikkostnader får hjälpa till att stötta de kommuner med högre kollektivtrafikkostnader.²²

Eftersom Kuxatrafiken bygger på en skolskjutsupphandling och inte enligt yrkestrafiklagen är någon regelrätt linjetrafik får Ockelbo kommun själva ansvara för total kostnaderna för trafiken. Detta helt utan inblandning av länets trafikhuvudman. Därmed slipper Ockelbo kommun betala någon genomsnittsansättning till trafikhuvudmannen och får betala det faktiska priset för trafiken och inget högre medelvärde som också ska täcka in andra kommuners kostnader.²³

Begreppen Kuxa och Kuxatrafiken

Kuxa är ett dialektalt ord som på Ockelbomål betyder ”titta på”. Det syftar inte till att titta på själva bussen, utan att resenärerna som genom att resa med kuxabussen får mycket att titta på under resan.²⁴ Med Kuxatrafiken avser jag den planeringsmodell för avgiftsfri kollektivtrafik som infördes i Ockelbo kommun 1995 och beskrivs i avsnitt 3.3.

Begreppet kilometerkostnad

Med kilometerkostnad avses den sammanlagda kostnaden som trafikentreprenören tar ut för drivmedel, förarens arvode och slitage per körd kilometer.

²¹ Holmberg (2008) s. 249.

²² Intervju med Thomas Montgomery, 111116, trafikutvecklare på Upplands Lokaltrafik AB.

²³ Intervju med Daniel Persson, 11121, Trafikplanerare Ockelbo kommun.

²⁴ Börjesson, Mats & Ljungberg, Christer & Tideman, Olle (1997).” Kuxabussarna: en rapport om kollektivtrafiken i Ockelbo kommun”. *KFB-rapport 1997:27*. Kommunikationsforskningsberedningen i Stockholm. s 5.

2. HÅLLBAR UTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Svårigheten att uppnå de tre kriterierna för en balanserad hållbar utveckling omfattar olika argument även när det gäller frågan om avgiftsfri kollektivtrafik. Kapitlet inleds med en genomgång av hur de tre olika kriterierna social-, ekonomisk-, och ekologisk hållbarhet förhåller sig till uppsatsens ämnesval och avslutas med en argumentation.

2.1 Avgiftsfri kollektivtrafik: Argument och relationer till perspektivet hållbar utveckling

Social hållbarhet

All form av avgiftsfri kollektivtrafik kan relateras till social hållbarhet på grund av dess sociala funktion.²⁵ Det finns en argumentation om en rättvisefråga i den meningen att alla medborgare ska kunna ta del av kollektivtrafikutbudet. Detta oavsett den socioekonomiska status eller det egna kapital individen befinner sig i eller har tillgång till.²⁶ Det blir en fråga om individens frihet.²⁷ Bekostas dessutom den kommunala och eller regionala trafiken via skattsedeln bör linjesträckningen dras till nytta för så många som möjligt oavsett var de bor och oavsett om den är avgiftsfri eller ej.²⁸

Ekonomisk hållbarhet

Här bottenar frågan i om hur kollektivtrafiken inom en kommun eller region ska ses som en samhällsservice eller som ett företag med obligatoriskt vinstintresse för att kunna bedriva sin verksamhet. Frågan kan utvecklas på flera olika sätt, både ideologiskt samt ekonomiskt. När det gäller avgiftsfri kollektivtrafik ställs frågan lite på sin spets mellan dessa två faktorer. Dessutom kan olika modeller för samarbete mellan flera kommuner inom en region ge olika utfall. Bland annat kan utfallet om vem som vinner och vem som förlorar på den ekonomiska modellen som trafiken är planerad kring komma att skilja sig. Till exempel kan olika planeringsmodeller påverka vilken kilometerkostnad varje kommun får per fordon.²⁹ Kanske kan kostnaderna för sjukhusen minska om biltrafikens olycksrisker och miljöproblemens hälsoeffekter kan begränsas av ökad kollektivtrafik. Vad som betraktas som ekonomiskt hållbart är inte svart eller vitt.³⁰

Ekologisk hållbarhet

Ju fler människor som väljer att åka kollektivt istället för med egen bensin- eller dieseldriven personbil, desto större blir vinsten för miljön i form av minskade utsläpp av bland annat koldioxid. Här handlar argumentationen kring avgiftsfri kollektivtrafik om dels miljövinster, dels huruvida den slopade taxan leder till ökat kollektivt resande eller inte. Dessutom finns frågan om hur entreprenörer som inte har några biljettintäkter har råd att tillhandahålla nya,

²⁵ Holmberg (2008) s. 308.

²⁶ Banverket et al (2007), s.12.

²⁷ Jonsson, Lisa & Wahl, Charlotte (2008). *Trafikens uppkomst och drivkrafter* i Hydén, Christer (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur i Lund. s. 39-40.

²⁸ Intervju med Magnus Jonsson, 111115, kommunalråd Socialdemokraterna Ockelbo kommun.

²⁹ Intervju med Olle Tideman, 111114, Teknisk chef Norrtåg AB.

³⁰ Holmberg (2008), s. 307- 313.

rena och energisnåla fordon. Både de sociala och ekonomiska hållbarhetskriterierna hamnar ofta före det ekologiska, men det är viktigt att påpeka att ekonomisk tillväxt utan ökad belastning på miljön är möjlig.³¹ Hos kollektivtrafik kan ekologisk hållbarhet förutom minskat bilanvändande och nolltaxa även behandla olika alternativa drivmedel.³²

Argumentation kring avgiftsfri kollektivtrafik

Nu har några viktiga vetenskapliga begrepp inom området hållbar utveckling behandlats i sin relation till planeringsmodellen med avgiftsfri kollektivtrafik. Det är tydligt att ideologi, ekonomiskt synsätt och miljömedvetenhet spelar en stor roll, dels för vilken utgångspunkt olika argument kan uppstå ur, dels genom att varje individ väljer att vinkla argumenten som positiva eller negativa.

I Sverige kan debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik huvudsakligen delas in i två olika typer av debatter. Den ena debatten handlar om dagsaktuella frågor som då och då kan tas upp av olika organisationer som förespråkar nolltaxa, ofta i debattartiklar i tidningar och tidskrifter. Den andra typen av debatt sker på en mer vetenskaplig nivå och handlar om hur väl konkreta exempel med avgiftsfri kollektivtrafik fungerat. Debatten kan exempelvis röra olika nationalekonomiska modeller där avgiftsfri kollektivtrafik kan ingå som en faktor eller vilken samhällsnytta av olika finansieringssystem av kollektivtrafiken kan ge.

Historiskt har argumentationen haft olika utgångspunkter. Bland de tidigare debatterna var det oftast rättvisefrågan (olika transportsätt kan ibland vara förknippade med klass, livsstil och värderingar³³) som debatterades medan det idag oftast är miljöaspekten och vikten av att resa kollektivt som anförs som argument.³⁴

När det gäller taxesystem finns det olika varianter av prisberäkningar. Det vanligaste är prissättning efter zoner, avstånd i kilometer eller område. Taxans nivå kan inte vara för hög om människor ska ha råd att använda sig av kollektivtrafiken. Höga kostnader kan också ha den effekten att det per person blir billigare att samåka i bil istället för att ta bussen. Biljettsystemets utformning måste vara lätt att förstå och hantera för att inte skrämja iväg kunder. Till sist får inte heller underskottet för trafiken bli för högt. Det kan kompenseras av ekonomiskt stöd av kommunerna men ska till största delen täckas av biljettintäkterna för att vara ekonomiskt hållbart. Trafikens utgifter består av dels investeringar i fordon och fasta byggnader och dels av driftskostnader såsom förarlöner, underhåll av fordon och fasta byggnader samt administrativa kostnader.³⁵

2.2 Argument mot avgiftsfri kollektivtrafik

Ett kritiskt perspektiv till avgiftsfri kollektivtrafik kommer från Thomas Montgomery, tidigare trafikplanerare på X-trafik AB och nuvarande trafikutvecklare på Upplands Lokaltrafik AB. Både X-trafik och Upplands Lokaltrafik är regionala trafikbolag för Gävleborg respektive Uppland och har avgiftsbelagd kollektivtrafik som standardmodell.

³¹ Banverket et al (2007) s. 12.

³² Börjesson (2000) s. 57.

³³ Falkemark, Gunnar (2006). *Politik, mobilitet och miljö. Om framväxten av ett hållbart transportsystem*. Gidlunds förlag, Riga. s. 9.

³⁴ Claes Eriksson, 111130, informationspecialist vid statens väg och transportinstitut, VTI.

³⁵ Holmberg (2008), s. 307-312.

Thomas Montgomerys argumentation mot avgiftsfri kollektivtrafik handlar om det som till och med 2011 kallats för genomsnittsansättning.

Thomas Montgomerys huvudargument är att det uppstår ett problem när en enskild kommun väljer att *inte* ta betalt för sin lokalt organiserade trafik inom den egna kommunen. Planerar kommunen den lokala trafiken själv som en skolskjutsupphandling utan inblandning av trafikhuvudmannen blir motargumentet starkare. Detta eftersom kommunen då inte behöver betala någon genomsnittsansättning alls. På det viset undviks en kilometerkostnad som är högre än vad som egentligen är nödvändig för att driva den lokala trafiken inom kommunen. Trots detta får kommunen ta del av regionaltrafiken på samma villkor som övriga kommuner utan att betala någon genomsnittsansättning till trafikhuvudmannen för den lokalt drivna trafiken överhuvudtaget.³⁶ Om avgiftsfri kollektivtrafik dessutom leder till högre egenavgifter för dem som måste ha individuell färdtjänst kan den personliga ekonomin utsättas för högre påfrestningar. Sedan är det viktigt att komma ihåg att ingenting är gratis, kollektivtrafiken bekostas via skattsedeln och är därför helt beroende av skatteunderlaget i kommunen. Detta gör att en eventuell utbyggnad av en modell som enbart baseras på skatteintäkter är mycket begränsad så länge skatteunderlaget inte ökar.³⁷ Någonstans finns kanske en gräns för hur mycket av skattepengarna som medborgarna tycker ska gå till kollektivtrafiken för att hålla den avgiftsfri.

Sammanfattningsvis kan alltså en kommun med avgiftsfri lokal kollektivtrafik slippa att betala en högre genomsnittskostnad för vad den lokala kollektivtrafiken kostar i hela länet.

Andra argument i debatten mot avgiftsfri kollektivtrafik är att det är viktigare med en god turtäthet och att det går att lita på att bussen kommer än att resan ska vara avgiftsfri. Vissa debattörer hävdar att avgiftsfri kollektivtrafik också hämmar transporter med cykel eller till fots, samt att fordonen blir en slags rullande värmestuga för hemlösa.

Rättvisefrågan om ekonomiskt svagares lika rätt till att åka kollektivt kan istället för total avgiftsfrihet lösas med subventioner för grupper med små ekonomiska marginaler. Exempelvis kan subventionerade ungdoms- eller seniorkort införas.³⁸

2.3 Argument för avgiftsfri kollektivtrafik

Idag är det kanske tyngsta argumentet för att resa kollektivt de ökade miljövinster. Att resa kollektivt istället för med bil sparar in mycket energi utslaget per kilometer och person.

Det mest fundamentala argumentet för avgiftsfri kollektivtrafik är att alla medborgare ges möjligheten att resa kollektivt oavsett sin ekonomiska situation. Restiden kortas ner på grund av minskad tid vid påstigning samtidigt som rånrisken minskas med den uteblivna kontanthantering. Avgiftsbelagd kollektivtrafik kan dessutom ha en så hög taxa att det ibland blir billigare att åka egen bil än att ta bussen.

Det tidigare anförda argumentet med slopad genomsnittsansättning kan även vara en fördel för de kommuner som har låga kostnader för kollektivtrafiken. Detta eftersom kommunen får betala för den faktiska kostnaden för den lokala trafiken inom kommungränserna. Då slipper kommunen betala en oftast högre kostnad som genom en

³⁶ Intervju Thomas Montgomery, 111116, trafikutvecklare på Upplands Lokaltrafik AB.

³⁷ Intervju med Lars Björling, 111212, affärschef X-trafik AB.

³⁸ Björling, 111212.

medelvärdesbaserad beräkning ska täcka in delar av kostnaden för *andra* kommuner med högre lokal kollektivtrafikkostnad. Dessutom syns effektiviseringar i kalkylen tydligare i kommunens egen kassa.³⁹

2.4 Kollektivtrafik och privatbilism

Oavsett fördelarna med avgiftsfrihet finns det flera klara fördelar med att resa kollektivt. Antalet dödsfall inom kollektivtrafiken är betydligt lägre än bland privatbilisterna, vilket betyder att kollektivtrafiken är säkrare. Miljövinster finns att hämta om fordonens miljöprestanda är god samtidigt som antalet fordon i rörelse minskas. Kollektivtrafikens ytkapacitet är dessutom högre än personbilens eftersom bussen kan transportera fler människor per kvadratmeter och sällan kräver någon uppställningsplats vid resans mål.⁴⁰

3. OCKELBO KOMMUN OCH KUXABUSSARNA

*”Det är viktigt att få till stånd ett nytt tänkande när det gäller vårt resande. Ett långsiktigt hållbart resande kräver enklare, säkrare och mer attraktiva alternativ till bilåkningen”.*⁴¹ Utifrån detta citat ur publikationen *”Trafik för en attraktiv stad”*, eller TRAST, har jag valt att undersöka avgiftsfrihet som en faktor att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Tanken med min fallstudie är att i kapitel 3-4 kartlägga hur avgiftsfri kollektivtrafik kan fungera i praktiken, vilka incitament planeraren kan ha för att införa avgiftsfri kollektivtrafik, vilka problem som kan uppstå under driften. I kapitel 5 kartläggs vidare hur denna trafikform kan påverkas i framtiden. Kollektivtrafikens viktiga roll i vägen mot hållbar utveckling får i fallstudien en ny dimension i form av avgiftsfrihet. Att inkludera avgiftsfrihet i hållbarhetsperspektivet för kollektivtrafikens framtida utveckling är en ny faktor värd att diskutera.

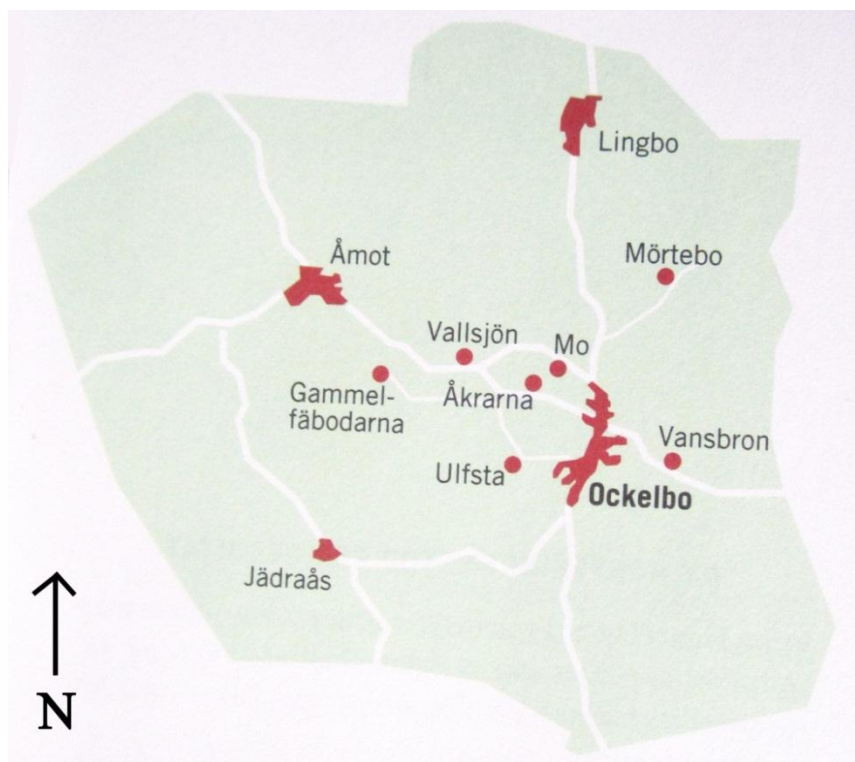
3.1 Om Ockelbo kommun

Ockelbo kommun är en gles- och landsbygds kommun i nordvästra Gästrikland, Gävleborgs län. Den är en av Sveriges till folkmängden minsta kommuner med ett invånarantal som ligger relativt fast kring 6 000 invånare. De närmast angränsande kommunerna är Söderhamn och Bollnäs i norr, Sandviken i söder, Falun i väst och Gävle i sydost.

³⁹ Börjesson et al (1997) s. 28.

⁴⁰ Holmberg (2008) s. 243-248.

⁴¹ Trafik för en attraktiv stad (2007) s. 37.



Figur 1. Orienteringskarta över Ockelbo kommun. Källa: KFB-rapport 2000:19.

Ockelbo kommun består av centralorten Ockelbo i centrum och tre kringliggande mindre tätorter som är Jädraås i sydväst, Åmot i nordväst och Lingbo i norr. Mellan och kring dessa tätorter finns ett flertal små byar. Byarna är spridda i alla väderstreck och deras spridning påminner starkt om glesbygden i de övriga Norrlandslänen. Befolkningsmängden är störst i de centrala, västra och nord-nordvästra delarna av kommunen, då kommunen i norr och nordöst angränsar till det stora, historiskt obefolkade och otillgängliga skogsområdet Ödmården.⁴²

Liksom flera av de övriga kommunerna i skogslänet Gävleborg upptas stora arealer av kommunens yta av stenig skog. Detta har påverkat bebyggelsens struktur som är mycket gammal. Bosättningar har historiskt oftast etablerats på ställen där både odlingsmöjligheter och skogshantering varit möjlig. Transportleder via vatten har också varit viktiga för byarnas placering, varför det oftast finns någon form av vattendrag i närheten av de flesta byarna i kommunen.⁴³ Hur denna bygd med likadana förutsättningar som de flesta inlandskommuner kan erbjuda avgiftsfri kollektivtrafik reser fortfarande vissa frågetecken.

3.2 Kuxabussarna i Ockelbo⁴⁴

År 2000 hade det gått fem år sedan Kuxatrafiken startade 1995. Under denna tidsperiod hade kollektivtrafiken planerats enligt Kuxatrafikens principer. Det nedanstående citatet från år 2000 ger en kort och sammanfattad bild av Kuxatrafikens planeringsmål och resultat.

⁴² Börjesson (2000) s. 10.

⁴³ Ockelbo kommuns hemsida, hämtat 111113.

⁴⁴ Börjesson (2000) s. 3-7.

”Det finns uppdrag som kan få den bästa konsult att blekna. Om uppdraget bestod av en beställning som skulle ge strategier för hur man skulle gå till väga för att få det kollektiva resandet i en glesbygdskommun att öka med ca. 400%, samtidigt som linjesträckningen skulle fyrdubblas, kunde det vara tufft nog. Skulle sedan uppdraget kompletteras med att trafiken inte fick bli dyrare än tidigare trots att resandet skulle vara gratis skulle säkert många inte bara tveka inför uppdragets möjlighet, utan kanske rentav ifrågasätta det mentala tillståndet hos beställaren”. -Staffan Nordqvist, kommunalråd i Ockelbo kommun 1995-2006⁴⁵

Efter fem års utvärdering kunde följande sammanfattning redovisas för åren 1995 till 2000:⁴⁶

- Antalet resenärer hade ökat från 60.000 till 220.000 resenärer per år
- Trafikutbudet hade ökat från 24 till drygt 100 turer per dag
- Bytesmöjligheter mellan lokala och regionala turer hade ökat från 8 till 56 turer per dag
- Kommunens kostnader hade inte ökat trots utökad trafik
- Antalet färdtjänstresor hade minskat från 7100 till 2000 resor per år
- Utbildning av förare för bättre kundbemötande gav fler nöjda resenärer
- En generell arbetsmetod för glesbygdstrafik hade utvecklats.

För att förstå hur trafiken på bara en femårsperiod kunnat utvecklas inom så många olika områden krävs 1) en redogörelse för hur kollektivtrafiken såg ut i Ockelbo kommun innan Kuxatrafiken började. 2) en sammanställning av vilka administrativa förändringar som krävs för att möjliggöra avgiftsfri kollektivtrafik samt ökad turtäthet. 3) en undersökning av vilka åtgärder som vidtagits för att locka fler invånare att låta bilen stå och istället åka kollektivt. Vidare ska frågorna i problemformuleringarna besvaras i detta och nästföljande kapitel, men innan detta behövs en detaljerad redovisning av hur hela Kuxatrafiken utvecklats från start till idag.

3.3 Tidigare utbud av kollektivtrafik i Ockelbo kommun⁴⁷

Innan Kuxatrafiken startat fanns det inom Ockelbo kommun tre avgiftsbelagda stomlinjer. Dessa utgick från Ockelbo centrum till kransorterna Jädraås, Åmot och Lingbo. Dessa lokala linjer bedrevs i kommunal regi. Utöver lokaltrafiken fanns även regionaltrafik som tillhandahölls genom länstrafikbolaget X-trafik AB. Regionaltrafiken bestod av busstrafik mellan Ockelbo-Bollnäs, Ockelbo-Gävle och Ockelbo-Sandviken samt tågförbindelser på norra stambanan där både X-trafik och SJ haft bedrivit persontrafik.

De tre stombusslinjerna hade vardera tre avgångar per dag, en morgon-, en lunch- och en eftermiddagstur. Dessa turer var inte speciellt välutnyttjade, delvis på grund av den begränsning för en flexibel arbetspendling som den låga turtätheten utgjorde. Långa väntetider mellan turerna gjorde dessutom att de som ville åka in till centralorten för att handla sällan gjorde det med buss. Fordonsparken var gammal och sliten vilket minskade attraktiviteten ytterligare.

⁴⁵ Börjesson (2000) s. 3.

⁴⁶ Börjesson (2000) s. 7.

⁴⁷ Tiderman 111114.

Utöver stomlinjerna bestod de samhällsbetalda resorna av färdtjänst och skolskjuts i kommunens egen regi. Färdtjänsten var individuellt anpassad för alla kommuninvånare som var färdtjänstberättigade. Det innebar att alla färdtjänstberättigade kommuninvånare hade rätt till egen taxi mot en mindre egenavgift. Resterande belopp för resekostnaden stod kommunen för. Skolskjutsens sträckning var anpassad efter elevunderlaget och de fyra byskolor som låg utanför centralortens upptagningsområde. Det var främst skolskjutsen som hade linjesträckningar ut i de många byar som ligger mellan tätorterna.

3.4 Idé och planeringsstadiet för Kuxatrafiken⁴⁸

Planeringen av Kuxatrafiken började hösten 1994 och idén till den huvudsakliga planeringsmodellen fick planerarsekreteraren Olle Tideman till följd av ett telefonsamtal. Det var en äldre dam från Mo strax väster om Ockelbo som ringde till kommunen och berättade: *”Jag är snart åttio år och bor här uppe i Mo. Jag ser bussarna passera morgon och kväll men jag är för gammal för att vara på byn hela dagen. Nu ser jag skolskjutsarna passera mitt på dagen också. Kan jag inte få åka med någon av dem?”*⁴⁹

Den äldre damen var inte färdtjänstberättigad och hade inte orken att stanna kvar inne i Ockelbo för att vänta flera timmar på bussen hem till Mo. För henne var möjligheterna att utnyttja den befintliga kollektivtrafiken ytterst begränsad på grund av den glesa turtätheten. Den äldre damen kom emellertid snart att få sin önskan uppfylld. Strax innan hennes samtal hade det inom kommunen gjorts en ny utredning om kostnadseffektivisering av färdtjänsten. Utredningen hade visat att kostnaderna för att skicka en individuell taxi till varje invånare som behövde åka in till Ockelbo var mycket höga. Ju fler äldre som behövde individuell färdtjänst, desto högre skulle kostnaden för den individuella färdtjänsten bli. Alla invånare som behöver det har lika rätt till färdtjänst. Det inkluderade även dem som hade rätt att ta sig in till Ockelbo för att veckohandla.

Utredningens resultat ledde till att kommunen istället valde att skicka *en* mindre buss eller minibuss till de invånare som bodde i samma by eller tätort. Det visade sig snabbt i beräkningarna att *ett* större fordon kostar betydligt mindre i kilometerkostnad än vad sju eller åtta individuella taxibilar skulle göra. Detta utvecklades senare till att en stor buss kördes en bestämd veckodag och att alla som ville fick åka med, oavsett om de var färdtjänstberättigade eller inte. Kommunen kallade dem för serviceturer, och de som hade sådant funktionshinder att de ändå behövde individuell färdtjänst med egen taxi kunde få detta i fortsättningen. Den stora skillnaden låg alltså i att kostnaderna för färdtjänstens fordon minskade dramatiskt, och att vem som helst nu fick åka med på serviceturen oavsett om de var färdtjänstberättigade eller inte. Det var nu som den äldre damen i Mo väckte idén om att samma system skulle kunna fungera inom skolskjutstrafiken som vid den här tiden var betydligt mer omfattande än den då etablerade stomlinjetrafiken.

Systemet kallat ”öppen skolskjuts” gav alla kommuninvånare och besökare möjlighet åka med de stora, ofta halvtomma skolbussarna. Detta var en viktig del i det som sedan skulle delförklara den ökade turtätheten i Kuxatrafiken i Ockelbo. På pappret betraktades fortfarande

⁴⁸ Tiderman, 111114.

⁴⁹ Börjesson et al (1997) s. 4.

trafiken som en vanlig skolskjutsupphandling. Detta gjorde att kommunen själv kunde bestämma mycket ingående om linjesträckning och fordonstyper. Hade upphandlingen istället betraktats som linjetrafik hade det varit trafikhuvudmannen som bestämt över dessa faktorer. Nu stod alltså kommunens planerarsekreterare med en helt ny transportmodell som snart var färdig att testas på riktigt.

Tankegångarna kring planeringen av Kuxatrafiken slutade inte här. Det fanns fortfarande frågor som behövde diskuteras vidare. En viktig del var att skolskjutsarna som nu användes av arbets- och studiependlare måste anpassas till regiontrafiken och dess avgångar och ankomsttider. Det faktum att Ockelbo kommuns enda högstadium finns i centralorten och att orten saknar egen gymnasieskola gör att antalet elever som ska pendla mellan byarna och centralorten är mycket stor. Gymnasieeleverna pendlar in till Ockelbo för vidare pendling till Gävle eller Sandviken. För att klara av denna nya tidsanpassning fick skolorna nya ramscheman att följa. Det innebar att varje skola alltid började eller slutade vid en förutbestämd tid då någon buss passerade området. Skolturerna för yngre elever som slutade tidigare gick som vanligt, men passerade nu även centrum i tätorten för att hämta eventuella medresenärer.

3.5 Skillnader gentemot traditionell planering

Kuxatrafikens planeringsmodell skiljer sig från den traditionella linjetrafikplaneringen på flera olika sätt, främst genom att den bygger på en skolskjutsupphandling och kan därför planeras av kommunen enskilt i större utsträckning. Skolskjutsupphandlingen består i sin tur av de tidigare splittrade *samhällsbetalda* resorna som samplanerats som ett integrerat linjenät istället för ett differentierat.⁵⁰

3.6 Mer trafik till samma kostnad

Det faktum att all kollektivtrafik i kommunens regi idag är avgiftsfri var emellertid inte Kuxatrafikens ursprungliga syfte. Syftet var att minska de administrativa- och faktiska kostnaderna för färdtjänstens verksamhet utan att för den sakens skull ignorera de färdtjänstberättigades behov. När även skolskjutsen öppnades för allmänheten och skoltiderna planerades om efter regiontrafikens morgon- och eftermiddagsturer, så ledde denna samplanering av de samhällsbetalda trafikslagen till minskade kostnader även för skolorna.⁵¹ För samma pengar som kommunen tidigare lagt på individuell färdtjänst och för att driva både tre stomlinjer och skolskjutsen kunde nu de enskilda taxiturena läggas ihop till flera nya stombusslinjer.⁵² Eftersom den individuella färdtjänsten tidigare haft störst resandefrekvens inom centralorten Ockelbo så utökades trafikutbudet även med en ringlinje kallad Kuxa Fram. Linjens syfte var att med mindre fordon anpassade för rörelsehindrade köra i kontinuerlig ringlinjetrafik mellan Ockelbo centrum och de närmast intilliggande byarna och att erbjuda bästa möjliga turtäthet.⁵³

⁵⁰ Börjesson (2000) s. 62.

⁵¹ Tiderman, 111114.

⁵² Börjesson et al (1997) s. 12.

⁵³ Börjesson (2000) s. 38.

Utöver de öppnade skolturerna användes besparingarna från den omstrukturerade färdtjänstverksamheten till vidareutveckling av trafikutbudet. Kommunen kunde nu utöka trafikutbudet med flera renodlade pendlingsurer som inte behövde vara en heltäckande del av den lokala skolskjutstrafiken vid alla avgångar. Dock var det många gymnasieelever som använde sig av dessa turer, varvid turerna fortfarande kan betraktas som skolskjuts.

Det är vanligt att linjer som har ett dåligt reseunderlag läggs ner på grund av olönsamhet. När det gäller trafikering till små byar med ett lågt antal resenärer resonerade kommunen annorlunda. Istället för att som vid konventionell linjetrafikplanering dra in en linje om en hel buss inte fylldes tillfredsställande, ändrades valet av fordonstyp för de olika rutterna efter det faktiska resebehovet. En fullstor landsvägsbuss hade 1995 en kilometerkostnad på 16 kronor, och en mindre buss en kilometerkostnad på 5 kronor. För samma pengar kunde kommunen nu få *tre* turer med en liten buss till samma kostnad som för *en* tur med en stor buss. På de sträckor där en fullstor buss ändå aldrig fylldes var detta en rejäl besparing. Detta merutnyttjande av fordonsparken och fordonstyperna är tillsammans med den öppnade skolskjutsen och sammanslagningen med färdtjänstresandet en del av Kuxatrafikens grundkonstruktion.⁵⁴

3.7 Avgiftsfri kollektivtrafik i kommunens regi

Den sista och kanske mest uppmärksammade pusselbiten i Kuxatrafikens grundkonstruktion är den nolltaxa som råder på alla av kommunens allmänna linjer. Kollektivtrafiken är avgiftsfri även för resenärer som inte är skrivna i kommunen. När systemet infördes rönt det stor uppmärksamhet i både lokal- och riksmidia. Ockelbo kommun var först i landet med en så pass genomgående planering där avgiftsfri kollektivtrafik var inkluderad. Incitamenten för planerarna att införa avgiftsfri kollektivtrafik var tre.

Det första incitamentet till att inte ha något biljett- eller kontrollsystem på bussarnas linjer var att skolorna skulle spara in mycket pengar på att slippa erhålla skolbusskort. De administrativa kostnaderna för att räkna ut vem som var skolskjutsberättigad eller inte var höga. Den faktiska materialkostnaden för tillverkningen av personliga skolbusskort är även generellt sätt högre än andra former av personliga busskort för allmänheten.

Det andra incitamentet för kommunen är också av organisatorisk karaktär. När kommunen själv organiserade all sin lokala kollektivtrafik genom en *skolskjutsupphandling* behövde de inte betala någon genomsnittsansättning till länstrafikbolaget. Därmed kunde kommunen spara in en utgift till och fick endast betala för den faktiska kostnaden för den trafik de bedrev. Det ledde också till att alla små effektiviseringar i systemet blev synliga inom den egna trafikbudgeten istället för att fylla upp kostnaderna för en annan kommuns bristande kollektivtrafikbudget.

Det tredje incitamentet var också av ekonomiska skäl. Kommunen valde att avstå från biljett- och kontrollsystem för att slippa betala för den utrustning som krävdes för biljetthantering. Redan i mitten av 90-talet kunde utrustningen kosta cirka 35 000kr per fordon. Detta, i kombination med den administrativa kostnaden för redovisning, tidsåtgången vid påstigning och det låga resandeantalet utgjorde faktorer som sammantaget gjorde det *mer*

⁵⁴ Tiderman, 111114.

kostsamt att ta betalt än att avstå från det. Eftersom det i slutändan var kommunen som fick betala för den totala kostnaden så valde de givetvis det billigaste alternativet.⁵⁵

Kuxatrafikens grundkonstruktion består alltså av tre organisatoriska faktorer. 1) Sammanslagning av de samhällsbetalda tjänsterna linjetrafik, skolskjuts och färdtjänst enligt skolskjutsupphandlingsmodell för att kommunen själv ska kunna påverka trafikutbudet. Kommunen behöver enligt denna upphandlingsmodell inte heller betala någon genomsnittersättning till länstrafikbolaget. Detta gör att kostnadseffektiva åtgärder kan synas direkt i trafikutbudet på lokal nivå. 2) Merutnyttjande av olika fordonstyper efter det faktiska resebehovet för att kostnadseffektivisera trafiken samtidigt som trafikutbudet utökas och 3) Avskaffandet av biljett- och kontrollsystem av administrativa och kostnadseffektiva skäl.



Figur 3. Kuxatrafikens tidiga logotyp. Foto: författaren.

4. DRIFSKEDET 1995-2011

För Ockelbo kommun utgör Kuxatrafiken en stor budgetpost om 1,5 miljoner kronor årligen. Det kan genomsnittligt i riket tyckas vara en blygsam siffra men för en kommun med 6 000 invånare tar Kuxatrafiken en stor del av skatteunderlaget i anspråk.⁵⁶ Den totala skattesatsen i Ockelbo kommun ligger idag på 33,97%.⁵⁷

4.1 Politiska förutsättningar

Kuxatrafiken har funnits i Ockelbo sedan 1995 och dess grundkonstruktion har inte ändrats nämnvärt under dessa år. Det beror dels på långsiktighet i planeringsarbetet, men även på den politiska enighet kring trafikmodellen som funnits under årens lopp. När Kuxatrafiken infördes så uppstod naturligtvis diskussioner, men överlag rådde politisk konsensus om att Kuxatrafiken skulle erbjuda kommuninvånarna ett bättre trafikutbud än de haft tidigare. Den kostnadseffektivisering och besparingen av administrativa kostnader som annars skulle skjutit

⁵⁵ Tiderman, 111114.

⁵⁶ Jonsson, 111115.

⁵⁷ Statistiska centralbyråns hemsida, SCB.se

i höjden var kanske det tyngsta argumentet för införandet. Att kollektivtrafiken i och med kostnadseffektiviseringen blev avgiftsfri kom som en slags bonus.⁵⁸

Ockelbo kommun har efter valet 2010 31 mandat i kommunfullmäktige och styrs av Socialdemokraterna med 15 mandat tillsammans med Centerpartiet med 5 mandat. Det största partiet i opposition är Moderata Samlingspartiet med 4 mandat.⁵⁹ Både Kommunalförbundsstyrelsen Magnus Jonsson (S) och Oppositionsrådet Lena Franksson (M) är överens om att avgiftsfri kollektivtrafik som modell i Ockelbo inte utgör något politiskt problem. Däremot påpekar Lena Franksson att den stora bristen på turer under kvällstid och helger är något oppositionen är mycket missnöjd med. Det påverkar speciellt ungdomarnas rörelsefrihet till och från de intilliggande kommunerna såväl som inom kommunen.⁶⁰ Hon får medhåll för detta av kommunalförbundsstyrelsen Magnus Jonsson som menar att även den styrande majoriteten skulle önska ett ökat antal avgångar. På grund av det begränsade skatteunderlaget i en liten kommun finns det dock inga resurser tillgängliga för vidare utbyggnad i dagsläget. Utöver denna diskussion tycks det finnas en betryggande majoritet för Kuxatrafikens fortsatta existens.

4.2 Byarnas vinster

Att bo i gles- och landsbygd ställer annorlunda krav på samhällsservicen än vad som är vanligt inne i städerna. I takt med den ökade decentraliseringen försvinner ofta både arbetstillfällen och grundläggande samhällsservice från gles- och landsbygden. I glesbygden är kollektivtrafikens främsta uppgift att tillgodose grundläggande transportbehov.⁶¹ I Ockelbo kommun finns fortfarande byskolorna och bensinstationerna kvar i de tre tätorterna, men bara Åmot har tillgång till en fullskalig livsmedelsbutik. Detta gör att de så kallade serviceturerna som infördes tillsammans med Kuxatrafiken blir extra viktiga. I Ockelbo centrum finns det grundläggande utbudet av livsmedelsbutiker, apotek, hälsocentral, bibliotek, badhus och diverse detaljhandel. Serviceturerna utgör därför den enda möjligheten för de invånare som saknar egen bil eller är för gamla för att köra själva att ta sig in till Ockelbo centrum.

Utan Kuxabussarna hade det endast funnits några få turer per vecka med långa väntetider mellan avgångarna, vilket gjort livet utanför centralorten än mer isolerat än idag. När det gäller bussarnas nuvarande linjesträckning och avgångar läggs stor vikt vid kommuninnevånarnas behov och önskemål. Dialogen med byarna sker främst genom de olika byråd som finns för respektive större by. Dagens linjesträckning är ett resultat av mångåriga diskussioner med respektive byråd om vilka behov och önskemål som finns. Skulle trafiken planeras utan input från de som berörs av den skulle den inte vara lika populär.⁶²

4.3 Kundperspektivet⁶³

I de utvärderingar av Kuxatrafiken som presenterades år 1996 och 1999, ett respektive fyra år efter trafikstarten, redovisas hur den nya trafikplaneringen mottagits hos kommunens kunder

⁵⁸ Jonsson, 111115.

⁵⁹ Ockelbo kommuns hemsida, hämtat 111115.

⁶⁰ Intervju med Lena Franksson, 111117, oppositionsråd för Moderata Samlingspartiet i Ockelbo kommun.

⁶¹ Holmberg (2008) s. 244.

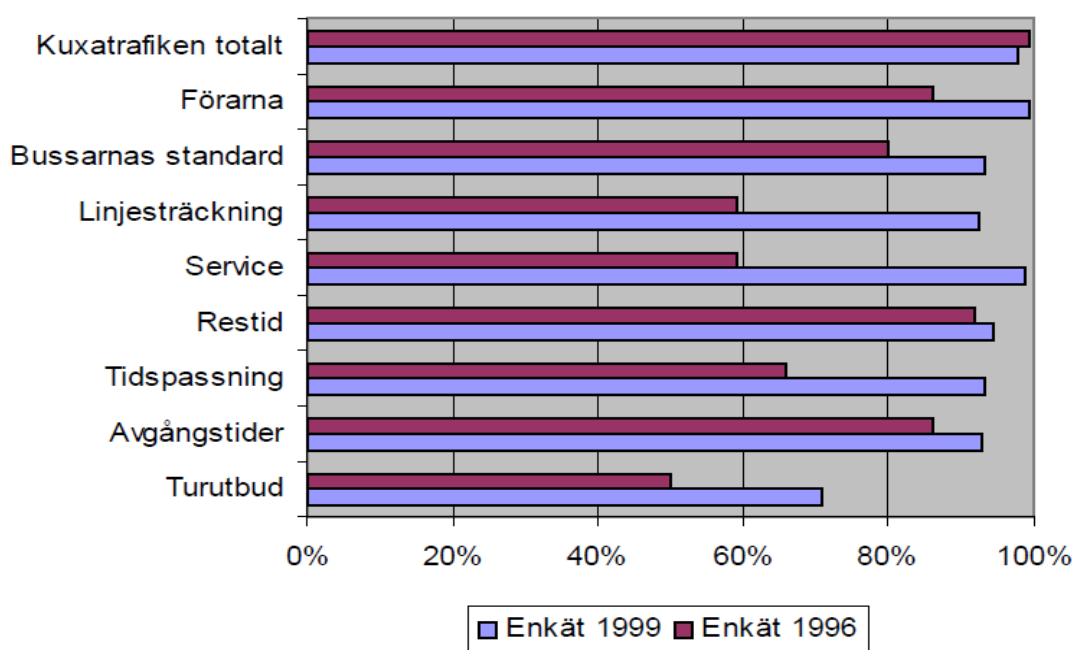
⁶² Jonsson, 111115.

⁶³ Börjesson (2000) s. 52-53.

och medborgare. Utvärderingarna har baserats på trafikstatistik, enkätutdelning, och resanderäkningar flera gånger per år. I enkäterna fick de slumpvis utvalda resenärerna och eleverna på de största skolorna svara på hur nöjda de var med Kuxatrafiken. Det som deltagarna tog ställning till var det allmänna intrycket av trafiken, förarna, bussarnas standard, linjesträckning, service, restid, tidspassning och turutbud.

Skillnaderna i resultatet för enkätundersökningarna mellan 1996 och 1999 speglar överlag en ökat positiv inställning till Kuxatrafiken. Det är tydligt att andelen nöjda eller mycket nöjda resenärer med Kuxatrafiken ökat mellan dessa år.

Andel resenärer som är nöjda med ...



Figur 4. Andelen nöjda och mycket nöjda med olika faktorer för Kuxatrafiken år 1996 och 1999. Källa: KFB rapport 2000:19.

Skälen till att andelen nöjda kommuninnevånare ökat är många. En bidragande faktor är att upphandlingen av Kuxatrafiken år 1998 vanns av Ockelbo Taxi AB. Företaget har vunnit upphandlingen varje period mellan åren 1998 och 2016.⁶⁴

Förarna

Förtroendet för förarna har alltid varit mycket högt under Kuxatrafikens drift oavsett vilket företag som haft upphandlingen. Mellan 1998 och 2000 har kommunen haft kontinuerliga träffar med förarna för att diskutera eventuella problem och förbättringar i trafiken. Genom att låta förarna vara deltagande i själva planeringen av trafiken arbetar de aktivt för en förbättrad service. De har dessutom fått genomgå en förarutbildning med huvudsakligt syfte att kunna ge resenärerna ett enhetligt och positivt bemötande oavsett vem som kör.⁶⁵

⁶⁴ Intervjuer med Conny Lingwall, Alf Karlsson & Göran Persson 111116, åkare och delägare i Ockelbo Taxi AB.

⁶⁵ Börjesson (2000) s. 12-14.

Bussarnas standard

När Ockelbo Taxi vann upphandlingen 1998 införskaffades samtidigt helt nya fordon. Den tidigare entreprenörens fordon hade varit både slitna och miljöovänliga. Troligtvis vägde förarnas goda service upp för detta i Kuxatrafikens början, men när Ockelbo Taxi tog över trafiken var nya fordon högt prioriterat. För att fortsätta tillgodose Kuxatrafikens skiftande behov av transporter införskaffades fordon av olika storlekar. En stor landsvägsbuss, en mellanstor landsvägsbuss och en buss med låggolv anpassad för funktionshindrade. Sedan tidigare fanns redan en mindre buss och olika minibussar och personbilar i företaget. Idag har fordonsparken successivt bytts ut igen redan innan de gamla varit allt för utslitna. De nya bussarna uppfyller liksom de tidigare alla krav som ställs från länstrafikbolaget för att vara tillåtna för persontrafik. En ny fullstor landsvägsbuss kostar mellan 1,5 och 2 miljoner kronor, men i och med att de inte behöver utrustas med biljett- hanteringssystem kan Ockelbo Taxi erbjuda ett lägre pris vid upphandlingen än sin närmsta konkurrent Nobina som vill ha betalt för den utrustning som finns i bussarna även om den inte används. Ockelbo taxi kan alltså erbjuda lika fina och nya fordon som sina konkurrenter men till ett lägre pris. Den ständigt ökade standarden på fordonsparken bidrar till att kunderna uppskattar fordonens standard mer idag än vid Kuxatrafikens införande.⁶⁶



Figur 5. Att tillhandahålla nya fordon som uppfyller de höga kraven för persontrafik är inget hinder för entreprenören trots att trafiken är avgiftsfri. Foto: författaren.

Linjesträckningen

Genom aktiv dialog med byråden i de större byarna i kommunen har linjesträckningen kunnat dras så att så många som möjligt ska kunna ta del av Kuxatrafiken. Viss anropsstyrd kompletteringstrafik till de byar som ligger så avsides att ingen ordinarie linje passerar dem har tillkommit succesivt. För de boende i dessa byar är kompletteringstrafiken mycket viktig för att kunna ta sig till och från närmaste tätort där linjetrafik finns. Idag finns fem kompletteringslinjer med utgångspunkt från någon av alla tätorter i kommunen till mindre byar uppåt skogen.⁶⁷

Service

I ett kollektivtrafiksystem där reseunderlaget är litet och det oftast är samma människor som åker med samma tur dagligen så blir kontakten mellan förare och resenär extra personlig. I

⁶⁶ Lingwall et al. 111116.

⁶⁷ Jonsson, 111115.

början av projektet var det många äldre som hade långt att gå till bussens närmaste hållplats. För att tillmötesgå dessa människor organiserades ett system där resenären i förväg kan ringa och beställa hämtning med bussen innan den går ut på sin ordinarie linje. Detta möjliggjordes genom att det funnits tidsutrymme mellan avgångarna. Ett annat exempel är att busschaufförerna ofta hjälper kunden att lyfta tunga kassar och rullatorer. Även funktionshindrade får hjälp om de ber om det. I vissa fall kan chaufförerna även hjälpa till med hemtransport av varor. Det senare gäller främst serviceturerna som inte är beroende av skol- eller regionaltrafikens tidspassning.⁶⁸ En kortare kommunikationsväg mellan beställare och entreprenör är en viktig del i dialogen för att ta vara på resenärernas önskemål.⁶⁹

Restid, tidsanpassning och avgångstider

Ökad trafikplanering anpassad till regionaltrafiken och skoltiderna är en av faktorerna som lett till en förbättring för resenärerna. Restiderna är oftast inte mycket längre än vad samma sträcka tar att köra med bil. Trots att trafik saknas på kvällar och helger har andelen nöjda resenärer ändå ökat.

Turutbud

Eftersom Kuxatrafiken som tidigare nämnts utvecklat nya turer successivt har även andelen nöjda resenärer ökat. Kuxa Fram är återigen ett exempel på en satsning som gett ett positivt resultat.

4.4 Att locka bilister att åka kollektivt

På lands- och glesbygden är bilen svår att undvara. Ockelbo kommun är inget undantag. Det är inte helt ovanligt att vissa hushåll har två bilar för att de boende ska kunna ta sig dit de ska i tid. De ofta långa avstånden mellan bostad och arbete gör att det inte alltid räcker med en personbil. Det är ofta både olika arbetsplatser och olika tider som familjemedlemmarna ska ta hänsyn till vilket hindrar samåkning. Trots detta hade resandet med kollektivtrafiken bland icke skolelever ökat från 9500 vid trafikstarten till 45 000 resenärer 1996.⁷⁰ Den största förklaringen är den ökade turtätheten och turernas nya anpassning till regionaltrafiken och därmed möjligheterna till arbetspendling. En marknadsföring per telefon till nästan alla hushåll i kommunen ägde rum vid trafikstarten för att väcka intresse.⁷¹ Utöver detta skickade kommunen ut en tidtabell till varje hushåll. För många hushåll ledde den ökade tillgängligheten till de regionala förbindelserna till att bilen kunde ställas åt sidan helt, medan andra hushåll kunde klara sitt resebehov med endast en bil istället för två. Att resorna är avgiftsfria gjorde att stora pengar kunde sparas för de hushåll som kunde ställa minst en bil och ta bussen istället.⁷²

⁶⁸ Tiderman. 111114.

⁶⁹ Börjesson (2000) s. 12-13.

⁷⁰ Börjesson et al (1997) s. 20.

⁷¹ Börjesson (2000) s. 30.

⁷² Börjesson (2000) s. 57.

4.5 Problem som uppstått under driftskedet 1995-2011

Att införa en helt ny oprövad trafikmodell innebar naturligtvis att en del problem uppstod inom vissa områden.

Tidtabellens utformning

Det främsta problemet visade sig vara att ta fram en tydlig och lättläst tidtabell. Eftersom antalet turer minskade något under skolloven måste flera olika symboler och bokstäver införas för olika undantag under skolloven. För många äldre var det mycket svårt att hålla reda på vilka symboler som betydde vad. De hade även svårt att se de relativt små symbolerna i tryck. Olika försök med alternativa utformningar av tidtabellen har gjorts under åren men svårigheten att skilja mellan skollov och vanlig trafikering kvarstår än idag. Ändringar i tidtabellen har i vissa fall inte alltid nått ut till alla invånare i tid vilket lett till stor förvirring vissa gånger.⁷³

Ansvar vid förseningar och ändringar i regiontrafiken

Eftersom Kuxatrafiken måste matcha X-trafiks turer till och från Ockelbo så kan det uppstå kommunikativa problem vid förseningar i Kuxatrafiken eftersom bolagen är helt separata. Det brukar gå att få X-trafiks bussturer att invänta Kuxatrafiken via telefonkontakt men tågtrafiken kan sällan hållas. Vid en försening på en tur med resenärer som måste hinna till en regional tur brukar Ockelbo Taxi skicka en mindre buss att hämta dem som måste hinna med regiontrafiken. Förseningar av detta slag är inte speciellt vanliga och beror då oftast på dålig snöröjning under vinterhalvåret.

Både Ockelbo Taxi och X-trafik har ett system med reseersättning för den som ändå blir försenad på grund av den egna operatören.

Om X-trafik ändrar avgångs- eller ankomsttiden för en linje så upplever både trafikplaneraren och Ockelbo Taxi att kommunikationen mellan X-trafik och kommunen fungerar dåligt. Eftersom Kuxatrafiken till stor del bygger på anpassning till regionalturen är det av stor vikt att X-trafik också meddelar när de tänkt göra en ändring i sin trafik. Idag finns ett slags informationsglapp mellan X-trafik och kommunen.⁷⁴

Ändring av skolornas scheman

Eftersom Kuxatrafiken anpassas till regiontrafiken måste främst morgonturerna kunna ta invånare från alla byar in till Ockelbo centrum där regiontrafiken ansluter till Kuxatrafiken. Undantaget är Lingbo som idag har en egen järnvägsstation med tågstopp i X-trafiks regi. Denna tidsanpassning ledde till att skolstarten tidigarelades till klockan 07.45 för alla elever och all personal på bland annat byskolan i Åbyggeby. Detta ledde naturligtvis till irritation bland de drabbade som fick gå upp mycket tidigare än vad eleverna i andra skolor närmare centralorten fick göra. Införandet av ramscheman i alla kommunens skolor innebar en stor administrativ uppgift. När ram-schemana väl var klara nöjde sig skolorna efterhand med den nya schemaläggningen.⁷⁵

⁷³ Lingwall et al 111116.

⁷⁴ Lingwall et al 111116.

⁷⁵ Tiderman, 111114.

Kvälls-morgontrafik

De få försök som gjorts med kvälls-och helgtrafik har misslyckats inom Kuxatrafiken. Detta eftersom resande på fritiden ofta är ytterst oregelbundet och därmed inte kan täckas in av något jämt fördelat turutbud. Dessutom innebär längre trafikeringsperiod ökade kostnader för anställning av flera förare eftersom arbetsdagen inte får överstiga åtta timmar.

Här är det viktigt att inte glömma bort att Kuxatrafikens främsta syfte är vardaglig samhällsservice och inte fritidstransport. På gles- och landsbygdsorter är rörelsemönstren oftast allt för spretiga för att kunna tillgodose. De som lider mest av den uteblivna trafiken på kvällar och helger är ungdomarna. Varken X-trafik eller Kuxabussarna kan erbjuda något bra turutbud på kvällar och helger till och från Ockelbo centralort. Detta problem kvarstår än idag.⁷⁶

Hållplatsstandard och brokig kringutrustning

Under de år som Kuxatrafiken varit i bruk har flera olika logotyper och hållplatstyper använts. För utomstående eller förstagångsresenärer så kan detta bidra till stark förvirring. För närvarande finns exempelvis tre olika skylttyper vid hållplatserna.⁷⁷ Det är X-trafiks ansvar att underhålla och uppdatera själva hållplatserna men eftersom de inte driver någon egen trafik i området har inte mycket hänt i utrustningen av hållplatserna. Tidtabeller med passertider och trafikinformation saknas också vid samtliga hållplatser. En annan sak är att fordonen inte har någon enhetlig färgsättning, för utomstående blir det då svårt att veta om just den bussen som kommer är en Kuxabuss eller en buss i privat regi. Kombinationen av olika hållplatslogotyper och fordonstyper gör det svårt för en utomstående att veta var bussen går och hur den ska se ut när den kommer.⁷⁸

Ökad vandalism

Ett annat problem är den ökande vandalismen i bussarna som går i skolskjuttrafik. Enligt Ockelbo Taxi har den ökat kraftigt sedan trafikstarten. Någon lösning på problematiken finns ännu inte.⁷⁹

Vägarnas standard

På grund av den varierande kvalitén på vägarna i kommunen så trafikerades alla turer utanför tätorten med höggolvsbussar i Kuxatrafikens början. Det innebär besvärliga trappor att gå i för de rörelsehindrade och äldre. Låggolvsbussar var inget alternativ då markfrigången hade blivit för låg på vissa sträckor. Idag finns dock vissa fordon med så kallad nigningsfunktion som innebär att bussen kan sänka instegshöjden något, samt ett par låggolvsbussar.⁸⁰

⁷⁶ Jonsson, 111115.

⁷⁷ Egen observation, 111207.

⁷⁸ Intervju med Daniel Persson 111121, trafikplanerare Ockelbo kommun.

⁷⁹ Lingwall et al, 111116.

⁸⁰ Tiderman, 111114.

Förlorade arbetstillfällen när den individuella färdtjänstens omfattning minskades

När inte antalet taxibilar längre behövde vara lika stort drabbades den lokala taxinäringen av nedskärningar. Eftersom flera av de enskilda åkarna sedan gick med i Ockelbo Taxi 1998 så kunde merparten av förarna dock fortsätta med en ny arbetsgivare. Vissa taxiturer för skolbarn som bor långt från en busslinje görs fortfarande med individuell taxi. Det görs även vissa undantag till elever som bor i varg- och björntäta områden där det kan vara osäkert för mindre barn under morgontimmarna. I övrigt har inga större problem under trafikens driftskede uppstått.⁸¹

4.6 Observation genom resa med Kuxatrafiken den 7 december 2011

För att kunna bilda mig en egen oberoende uppfattning av hur Kuxatrafiken fungerar så gjorde jag en observation genom att resa mellan Ockelbo centrum och byn Ulvsta.

I tidtabellen för Kuxatrafiken står det att läsa att en buss passerar min tänkta avresehallplats klockan 14:10. Redan här märkte jag att en hållplatskarta hade varit till hjälp. Då de flesta byarna endast har en genomfartsväg är det emellertid inte så svårt att finna hållplatsskylten, vilket jag gjorde ganska enkelt ändå. Bussen kom men inte förrän 14:18. En delförklaring kan vara att den första snön för året föll just den dagen. Föraren berättade även att en längre väg längs linjen nyligen byggts om och hastigheten sänkts vilket bidragit till den senare passertiden. Att kliva på bussen utan att ta fram plånboken kändes rätt märkligt. Just denna tur är en del av skolskjutsen och de sista eleverna från Åbyggeby skola hade precis stigit av då jag klev på. Bemötandet från föraren var mycket gott, och bussens standard var god. Restiden mellan min hållplats och Ockelbo centrum hölls utan problem trots stopp vid hållplats längs vägen. Föraren frågade var jag ville kliva av och körde dit. Jag utträttade ett ärende och gick sedan till järnvägsstationen där bussen tillbaka med linje 73 skulle gå 15:35.

Här uppstod ett problem. Eftersom jag som ovan resenär inte rest med turen tidigare så hade jag läst fel i tidtabellen. 15:35-avgången gick endast alla vardagar utom onsdag. Eftersom eleverna vid Perslundaskolan i Ockelbo centrum slutar tidigare på just onsdagar gick inte den här avgången. I kollektivtrafik brukar vardagar alltid trafikeras lika varför jag inte reagerat på att det skulle vara någon skillnad på en onsdag. Själva hållplatsen vid järnvägsstationen var tydligt utmärkt men saknade trafikinformation såsom tidtabell eller telefonnummer att ringa om bussen inte kom. Jag var inte heller ensam om att göra samma misstolkning av tidtabellen. En annan resenär som väntade vid samma hållplats berättade att han tidigare åkt med den här turen andra vardagar utan problem. Hade det suttit en tydlig tidtabell i busskuren hade vi enkelt kunna se att vi misstolkat tidtabellen och inte behövt vänta på en buss som inte skulle komma. Hade det varit exempelvis en tisdag och 15:35-bussen gått så hade tiden för att uträtta olika ärenden inne i centrum varit precis tillräcklig.

Tydligare information vid hållplatserna, hållplatskarta och en mer lättläst tidtabell hade underlättat mycket för resenärer som inte reser varje dag och kan alla variationer i trafiken utantill. Själva resan gav dock ett mycket positivt intryck. Se Bilaga 1 för tidtabell linje 73.

⁸¹ Lingwall et al, 111116.

5. KUXABUSSARNA OCH FRAMTIDEN

Inför framtiden kan flera viktiga aspekter komma att påverka Kuxatrafiken. Det finns fortfarande delar av trafiken som kan utvecklas för ökad attraktivitet och bättre funktion. Strävan efter minskad miljöpåverkan och nya biobränslen för fordonsparken ligger i tiden. Sist men inte minst kom en ny kollektivtrafiklag att träda i kraft den 1 januari 2012.

5.1 Utveckling av Kuxatrafiken i framtiden

Några av de tidigare redovisade problemen i kapitel 4.5. och 4.6. ger en uppfattning om vad som behöver lösas för att göra trafiken mer attraktiv och mer välfungerande.

Både chaufförer på Ockelbo Taxi och kommunens trafikplanerare är överens om att tidtabellen måste göras tydligare. Ett förslag är att tabellen delas upp i två delar. Den ena delen skulle innehålla normala trafikdagar med fullt turutbud. Den andra delen skulle innehålla det reducerade turutbudet under skolloven. Den uppdelningen skulle kunna förenkla läsningen av tabellen då flera undantagssymboler kan slopas.

Avsaknaden av helg- och kvällstrafik är kanske Kuxatrafikens största dilemma. Till detta finns ingen lösning med hänvisning till det misslyckade försöket med helg- och kvällstrafik i trafikens början. Så länge de regionala förbindelserna med X-trafik är fortsatt dåliga på både kvällar och helger går det ändå inte att skapa en bra kommunikation inom regionen vid dessa tider. Det är främst ungdomar utan eget körkort som drabbas av detta på sin fritid.

En annan sak som måste ses över är Kuxatrafikens enhetlighet. Utformningen av hållplatser och dekoreringsen av fordon måste göras konsekvent och likadan på alla hållplatser och fordon.⁸² De senare åren har dessutom marknadsföringen av trafiken såväl internt som externt varit närmast obefintlig.⁸³ Kommunen skickar inte längre ut tidtabellen till hushållen, dock finns den numera tillgänglig på kommunens hemsida.

5.2 Miljöpåverkan och miljövinster

Ju fler som väljer att åka kollektivt istället för med egen bensin- eller dieseldriven personbil desto lägre blir utsläppen av koldioxid i atmosfären. I takt med att Ockelbo Taxi köpt in nyare fordon har utsläppsnivåerna från trafiken minskat från trafikstarten fram till idag.⁸⁴ Hade det funnits tillgång till biogas på orten så hade flera av åkarna i Ockelbo Taxi hellre kört på biobränslen som till exempel biogas än på fossila bränslen.⁸⁵ Kuxatrafiken är tillsammans med vindkraftsutbyggnad en viktig del av kommunens visionsdokument ”*Det gröna Ockelbo 2020*”. Någon byggnad av biogasanläggningar är dock ännu inte aktuell.⁸⁶

5.3 Konsekvenserna av den nya kollektivtrafiklagen

Den 1 januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft. Kortfattat innebär den nya lagen att alla länstrafikbolag upphörde vid årsskiftet och ersattes med en ny myndighet kallad Kollektivtrafikmyndigheten. Den viktigaste skillnaden mellan den nya lagstiftningen och den

⁸² Persson, 111121.

⁸³ Jonsson, 111115.

⁸⁴ Börjesson (2000) s. 54-57.

⁸⁵ Lingwall et al, 111116.

⁸⁶ Jonsson, 111115.

gamla är att varje sträcka inom varje kommun kan upphandlas *separat*. Tidigare skedde upphandlingen istället med kommunen som minsta enhet. Syftet med avregleringen är att erbjuda entreprenörer fri konkurrensrätt även på enskilda sträckor.

Lagen innebär också en skatteväxling där landstinget istället för kommunen kommer att stå för en större del av kostnaden för kommunens linjetrafik. Som kompensation får kommunerna betala ett högre pris för skolskjutsupphandlingarna. Frågan om genomsnittersättning kommer att bli en slags icke-fråga eftersom *all* lokal linjetrafik i hela länet kommer att drivas av Kollektivtrafikmyndigheten och inte av landstinget.

Det råder en slags allmän förvirring om hur den nya lagen kommer att påverka organisationen kring kollektivtrafiken i hela landet. Detta gör att inga definitiva konsekvenser ännu kan skönjas, men det finns flera orosmoln över hur Kuxatrafiken kommer att påverkas.⁸⁷ Ockelbo kommuns trafikplanerare är mest orolig över hur den nya lagen kommer påverka möjligheten att behålla skolskjutsen öppen för allmänheten vid nästa upphandlingstillfälle. Eftersom nästan hela systemet med Kuxatrafiken bygger på öppen skolskjuts så är det oerhört viktigt att även staten i framtiden tillåter samma förutsättningar, vilket idag ännu är osäkert.

Dagens upphandling löper fem år fram i tiden och avser den samhällsbetalda trafiken på alla linjer i kommunens regi. Ett undantag finns för en linje som ibland körs av Swebus enligt Kuxatrafikens principer eftersom Ockelbo Taxi lider av fordonsbrist.⁸⁸ Det har i samband med den nya lagstiftningen talats om eventuella krav på ett gemensamt biljettsystem på alla fordon i länet oavsett kommun. Syftet med ett gemensamt biljettsystem är att de ska vara enklare att ta sig mellan olika delar i landet.⁸⁹ Ett exempel på ett sådant system idag är tjänsten Resplus som tillhandahålls av AB Samtrafiken.⁹⁰

Eftersom den nya lagen ger möjlighet att upphandla även enskilda sträckor kan en annan problematik uppstå. Här finns en risk att bara de linjerna med störst resandeunderlag upphandlas medan de olönsamma inte får något anbud alls. Då riskerar vissa linjer läggas ned.⁹¹

Av detta kan tre allvarliga hot mot Kuxatrafikens fortsatta existens utläsas. 1) Skolskjutsen kommer förutom att bli dyrare inte längre tillåtas vara öppen för allmänheten 2) kravet på system för biljetthantering på alla fordon kommer kosta mer än de faktiska intäkterna och 3) Även om det rent praktiskt kan fungera med olika entreprenörer inom Kuxatrafiken så kan upphandling av enskilda linjer istället för hela kommunen i klump kan leda till att inga anbud kommer på ekonomiskt ohållbara linjer varvid de tvingas läggas ned.

Kommunalrådet Magnus Jonsson (S) är mycket kritisk till den nya lagstiftningen. Han förstår att intentionen med en öppnare region med enklare kommunikation och biljettsystem är bra i grunden, men om Ockelbo kommun tvingas ändra sin nuvarande upphandlingsform vid nästa upphandlingstillfälle kommer kommunen inte kunna upprätthålla Kuxatrafiken i den form som den nuvarande upphandlingen möjliggör. Trafiken har fungerat i stort sett klanderfritt i 16 år och kan fortfarande utvecklas till det bättre. För landsbygden är en

⁸⁷ Persson, 111121.

⁸⁸ Lingwall et al, 111116.

⁸⁹ Jonsson, 111115.

⁹⁰ Sveriges Riksdags hemsida, Riksagen.se, Proposition 2009:10:200 Ny kollektivtrafiklag, s.165. hämtad 111114.

⁹¹ Lingwall et al, 111116.

fungerande kollektivtrafik tillsammans med utbyggnad av bredband A och O idag. Eftersom dagens upphandling gäller några år till är inte problemen akuta ännu. Förhoppningsvis kan kanske kommunen förhandla sig till en klausul i lagen eller upphandlingsavtalen för att kunna fortsätta driva Kuxatrafiken i dess hittills välfungerande form.⁹²

Oppositionsrådet Lena Franksson (M) är däremot positiv och menar att den nya lagstiftningen innebär stora fördelar för kommunen. Kuxatrafiken må vara gratis men eftersom den inte trafikerar kommunen på kvällar och helger så betraktar hon kollektivtrafiken i Ockelbo som mycket dålig. Den nya lagen kan istället ge nya entreprenörer chansen att öppna nya linjer och turer under dessa tider och på så sätt göra kommunen mer attraktiv för bland annat ungdomar.⁹³



Figur 6. Linje 73 i Ockelbo taxis regi rullar in vid torget i Ockelbo. Foto: författaren.

6. SAMMANFATTANDE DISKUSSION

Kuxatrafiken i Ockelbo kommun är Sveriges första exempel på avgiftsfrihet inom kollektivtrafiken under en längre sammanhängande period. Bara det faktum att trafiken fortfarande efter mer än femton år är i drift är i sig en unik bedrift. Kollektivtrafikens viktiga roll för att främja en hållbar utveckling består och blir allt viktigare, främst för att minska människans klimatpåverkan. Avgiftsfrihet som morot för att locka resenärer till kollektivtrafiken har visat sig fungera samtidigt som turtätheten ökat. Därmed inte sagt att etableringen av Kuxatrafiken gått smidigt och enkelt eller att alla inblandade parter varit nöjda med trafikens nuvarande form.

6.1 Sammanfattning

Debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik i Sverige pågår alltjämt. Dels i tidningar där olika personer bollar argument fram och tillbaka, dels på en mer vetenskaplig nivå där den faktiska effekten av avgiftsfrihet diskuteras. Att Kuxatrafiken i Ockelbo kommun blev avgiftsfri gagnade merparten av kommunens invånare, och andelen nöjda resenärer ökade till ovanligt höga nivåer allt eftersom trafiken utvecklades i slutet av 90-talet. Förlorarna blev de som

⁹² Jonsson, 1111115.

⁹³ Franksson, 111117.

fortfarande var beroende av individuell färdtjänst eftersom färdtjänsten inte blev avgiftsfri och egenavgiften höjdes något.

Relationen mellan hållbar utveckling och kollektivtrafik är mycket tydlig eftersom alla tre segment som ingår i begreppet hållbar utveckling kan påverkas av kollektivtrafikens utformning. Kuxatrafiken i Ockelbo kan exemplifiera hur utformningen av kollektivtrafiken kan påverka hållbar utveckling i alla sina tre element. Trots stora avstånd är Kuxatrafiken avgiftsfri och kan ändå uppnå en god ekonomisk hållbar utveckling. Detta främst genom besparingen på den individuella färdtjänsten som annars bara hade ökat i takt med en åldrande befolkning. Trots avsaknaden av turer på kvällar och helger hade alternativet med avgiftsbelagda linjer blivit mer kostsamt och troligen inte hållbart i längden på grund av det lilla resandeunderlaget i kommunen.

Utan Kuxatrafiken i Ockelbo kommun skulle livet för de utan tillgång egen bil och som bor utanför centralorten bli mycket mer isolerat. Kuxatrafiken har alltså haft stor betydelse även för en ökad social hållbar utveckling där fler av kommunens invånare på lika villkor fått möjlighet att ta del av centralortens utbud och samhällsservice. Stävan efter ekologisk hållbar utveckling har gynnats av ett ökat nyttjande av kollektivtrafiken samtidigt som fordonens miljöprestanda förbättrats och fler privatbilister låtit bilen stå.

De incitament som planerarna i Ockelbo kommun hade vid införandet av Kuxatrafiken var främst kostnadseffektiviseringar. Genom avskaffandet av linjetrafiken och ändrad upphandlingsform av skolskjutsen till öppen skolskjuts behövde kommunen inte betala någon genomsnittersättning till Landstinget. Dessutom visade sig avgiftsfriheten vara ett både billigare och administrativt enklare alternativ till konventionella biljettsystem. Dessa två faktorer (ändrad skolskjutsupphandling och avskaffandet av biljettsystem) var avgörande för att sänka kostnaderna för kommunens samhällsbetalda resor. Besparingarna var störst inom den individuella färdtjänsten. Ockelbo kommun sparade in många viktiga kronor som sedan kunde läggas på ett utökat trafikutbud inom kommunen. De som förlorade på den nya upphandlingsformen var naturligtvis Landstinget Gävleborg och deras trafikhuvudman X-trafik. X-trafik har inte fått in någon ersättning från Ockelbo kommun trots att de ansvarar för alla hållplatser inom länet och därmed även Kuxatrafikens hållplatser.

De problem som uppstått under driftskedet av Kuxatrafiken har främst handlat om otydliga tidtabeller, dåligt markerade hållplatser och dålig trafikinformation vid hållplatserna. Trots detta har systemet fungerat väl och varit omtyckt av de vana resenärer som av erfarenhet vet var bussen stannar och när den passerar.

Hur den nya kollektivtrafiklagen kommer att påverka Kuxatrafiken är ännu så länge svårt att bedöma. Syftet med lagen har varit att avreglera marknaden och möjliggöra upphandling även för separata sträckor inom en kommun istället för hela kommunen som minsta upphandlingsenhet. När det gäller dess påverkan på avgiftsfrihet så verkar det dock inte troligt att få någon entreprenör att köra en enskild oattraktiv sträcka med hög kilometerkostnad utan några vinster i form av biljettintäkter. Kuxatrafiken i Ockelbo kommun har en upphandling som sträcker sig 5 år fram i tiden och är inte hotad ännu.

6.2 Egna reflektioner

Det jag själv tänkt på under arbetets gång är hur bra Kuxatrafikens planeringsprinciper passar på landsbygden där resandeunderlaget är så pass litet. Det stod tidigt ganska klart för mig att Kuxatrafikens planeringsprinciper troligtvis inte skulle fungera i en storstad. Precis lika dåligt skulle troligtvis även en storstads konventionella biljettsystem kunna gå med ekonomisk vinst ute i glesbygdstrafiken. Någonstans mellan glesbygd och storstad finns alltså gränsen för när Kuxatrafikens principer inte skulle fungera. Troligtvis går gränsen där antalet resenärer rent fysiskt kräver mer än ett fordon per avgång. Så länge fordonet är litet så fungerar troligtvis en uppgradering till ett större fordon, men på de sträckor där linjer redan körs med en fullstor buss går inga uppgraderingar att göra utan ökade kostnader.

Den nya kollektivtrafiklagen

När det gäller den nya kollektivtrafiklagen verkar det ännu inte gå att förutse vilka konsekvenser den får.⁹⁴ Vid intervjuerna med de olika länstrafikbolagen var det tydligt att det fanns stora oklarheter kring vad som egentligen skulle ske efter årsskiftet.^{95,96} Detta trots att jag talade med bolagen så sent på året. Det tyder på att lagen verkar vara främmande även för de som berörs av den. Enligt min mening främjar den inte heller avgiftsfri kollektivtrafik. Som Ockelbo kommuns planerare berättat finns idag två olika bolag som kör trafiken enligt Kuxatrafikens planeringsprinciper, men det finns fortfarande ett slags helhetsansvar som den ena entreprenören har. Ska flera olika entreprenörer upphandla endast en enda linje i kommunen riskerar helhetsansvaret för hela kommunen försvinna om flera olika entreprenörer med olika regler och policyskrifter kör olika linjer. Kraven på ekonomisk hållbarhet för en enskild linje riskerar att kostsamma linjer med höga kilometerkostnader läggs ned om ingen enskild entreprenör vill trafikera den. Det skulle bli ett hårt slag för samhällsservicen i glesbygden. I den nuvarande upphandlingsformen ingår trafikering av även de oattraktiva sträckorna i avtalet och kan därför inte läggas ned om en enskild entreprenör anser det för olönsamt att trafikera linjen.

Egna slutsatser om hur Kuxatrafiken bör utvecklas i framtiden

Det finns fortfarande en del att göra för att utveckla trafiken. Kuxatrafikens brist på ekonomiskt kapital i form av biljettintäkter riskerar dock att hämma fortsatt utveckling vilket gjort att trafiken är ganska låst i sin nuvarande form. Exemplet från Schaffhausen i Schweiz där en parkeringsfond⁹⁷ bidrog till finansieringen av kollektivtrafiken kan vara en möjlig väg att öka intäkterna, eller kanske bidra till sänkta egenavgifter för de som fortfarande behöver individuell färdtjänst. Om detta skulle ske samtidigt som Kuxatrafikens enhetlighet och därmed medborgarnas kännedom om trafiken förbättrades skulle kanske fler utträta sina ärenden med bussen istället för med bilen.

Jag instämmer med kritiken från Oppositionsrådet Lena Franksson om att avsaknaden av kvälls- och helgtrafik är Kuxatrafikens största problem, speciellt för ungdomarna. Samtidigt

⁹⁴ Persson 111121.

⁹⁵ Björling 111212.

⁹⁶ Montgomery 111116.

⁹⁷ Östlund et al (2003) s. 14.

förstår jag att det under dessa tider är svårt att kartlägga rörelsemönster eftersom många resor på fritiden är oregelbundna, vilket flera av Ockelbo Taxis chaufförer har berättat. Kommunalrådet Magnus Jonsson har instämt i denna kritik vilket jag tycker är bra, det visar att såväl kommunledning och opposition har samma vilja att utveckla trafiken. Det som skiljer de olika partierna åt är på vilket sätt problemet ska lösas på.

Personligen tror jag inte att Kuxatrafiken skulle tjäna på att öppna upp alla linjer för separata upphandlingar om priset för detta är att vissa linjer som trafikerats under veckodagarna riskerar att läggas ned på grund av höga och oattraktiva driftskostnader. Precis som Bengt Holmberg skrivit i sitt kapitel ”kollektivtrafik” i ”Trafiken i den hållbara staden” så har kollektivtrafiken i glesbygden till uppgift att främst tillgodose grundläggande transportbehov⁹⁸. Skulle vissa av dessa grundläggande transportbehov hämmas och linjer läggas ned för att istället öka tillgängligheten för fritidsaktiviteter så blir kollektivtrafiken inte längre grundläggande utan otillräcklig i vissa områden. Detta är enligt min mening inte ett pris som är värt att betala för nya turer på fritiden, och framför allt främjas inte den hållbara utvecklingen varken socialt eller ekonomiskt.

Något som istället vore väl värt att undersöka är möjligheterna till anropsstyrd trafik vissa tidsperioder under kvällar och helger. I både internationella (exempelvis Vest-Agder i Norge)⁹⁹ och nationella exempel (begränsat inom Kuxatrafiken) har det visat sig fungera. En förstudie skulle kunna undersöka om det vore ekonomiskt hållbart. Kanske kan de rent samhällsekonomiska vinsterna räknas i ett ökat inflyttande till kommunen som ett resultat av bättre förbindelser och en mer attraktiv bygd även för ungdomar och människor med ett aktivt fritidsliv. Samhällsekonomiska vinster undersöktes i samband med försöket med nolltaxa i Kristinehamn, och det vore kanske bra om även Ockelbo kommun kunde göra en liknande utvärdering av Kuxatrafiken för att se vilka samhällsekonomiska vinster som finns att hämta vid olika utvecklingsalternativ.¹⁰⁰

Vidare måste trafikens enhetlighet ses över för att även utomstående ska kunna veta vad som gäller. Trafikinformation bör finnas med jämna mellanrum längs med linjen och hållplatserna och fordonen måste markeras tydligare än idag. Dessutom måste tidtabellen göras mer användarvänlig. Förslaget från en av Ockelbo Taxis förare tycker jag är bra, det vill säga att dela upp tidtabellen i en del för skollov och en del för ordinarie trafik samt datum för respektive tabell. Om utrymme i kommunens budget finns vore det lämpligt att betala trafikhuvudmannen (eller den som enligt den nya kollektivtrafiklagen ansvarar för hållplatserna och tidtabellsläggningen) för att upprätthålla en tidtabell och underhålla hållplatserna. Det vore dessutom ett stort steg i rätt riktning för en tydligare trafik även för ovana resenärer. Får trafikhuvudmannen någon form av ersättning för detta arbete kanske relationen mellan Ockelbo kommun och trafikhuvudmannen inte behöva vara lika ansträngd. Det skulle kunna eliminera kritiken mot Kuxatrafiken till följd av den uteblivna genomsnittsansättningen. Dessutom kan ökad tydlighet leda till ökad kännedom om trafiken, vilket kan leda till ökat resande och därmed bidra till ett mer hållbart samhälle. Skulle

⁹⁸ Holmberg (2008) s. 244.

⁹⁹ Östlund et al (2003) s. 13-14.

¹⁰⁰ Östlund et al (2003) s. 5.

fordonsparken dessutom kunna uppgraderas till biogasdrift skulle dess klimatpåverkan bli minimal och en ekologisk hållbar utveckling skulle stärkas än mer än den redan gör idag.

Intressanta forskningsområden

Slutligen skulle det vara intressant att peka ut nya områden att forska kring. Forskning om vad människor har för preferenser till en samhällsfunktion som är avgiftsfri vore intressant att ta del av. Likaså forskning om vad som är viktigast i förhållandet mellan pålitlighet och avgiftsfrihet, måste det ena utesluta det andra? Hur skulle Kuxatrafiken fungera på en annan ort med liknande förutsättningar som Ockelbo? Ockelbo kommun har inga speciella förutsättningar utöver vad andra glesbygdskommuner har. Skulle modellen kunna fungera på små orter utomlands? Var går gränsen för när Kuxatrafikens principer inte längre skulle fungera? Vad tycker invånarna i Ockelbo kommun idag, över femton år efter trafikstarten, och hur skulle Kuxatrafiken fungera om mina föreslagna alternativa lösningar i trafiken skulle införas? Klart är i alla fall att om hållbar utveckling kan uppnås i alla sina tre segment och samtidigt sänka kostnaden för färdtjänsten, öka turtätheten, minska bilresandet och dessutom vara avgiftsfri, vad har då andra kommuner att förlora? Hur attraktivt är det inte med en kommun med avgiftsfri kollektivtrafik som dessutom främjar alla tre kriterier för en fortsatt hållbar utveckling?

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKING

Litteratur

- Andersen, Erling S & Schwencke, Eva (2008) *Projektarbete – en vägledning för studenter*. Studentlitteratur i Lund.
- Börjesson, Mats (2000). ”Fem år med Kuxatrafiken i Ockelbo”. *KFB-rapport 2000:19*. Kommunikationsforskningsberedningen i Stockholm.
- Börjesson, Mats & Ljungberg, Christer & Tiderman, Olle (1997). ”Kuxabussarna: en rapport om kollektivtrafiken i Ockelbo kommun”. *KFB-rapport 1997:27*. Kommunikationsforskningsberedningen i Stockholm.
- Falkemark, Gunnar (2006). *Politik, mobilitet och miljö. Om framväxten av ett hållbart transportsystem*. Gidlunds förlag, Riga.
- Harrysson, Frida (2009). *Kollektivtrafiken och den bakomliggande planeringen Fallet Lawrence transit system*. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Holmberg, Bengt (2008). *Kollektivtrafik* i Hydén, Christer (red.) (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur i Lund.
- Jonsson, Lisa & Wahl, Charlotte (2008). *Trafikens uppkomst och drivkrafter* i Hydén, Christer (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur i Lund.
- Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans, kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. Studentlitteratur i Lund.
- Runa, Patel & Davidsson, Bo (2003). *Forskningsmetodikens grunder, att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Studentlitteratur i Lund.
- ”Trafik för en attraktiv stad utgåva 2”. (2007) Sveriges Kommuner och Landsting Banverket, Boverket, Vägverket.
- Östlund Bo, Elmquist Anna-Lena, Hermansson Emma, Johnsson Anneli, Jonson Oskar & Nilsson Monica (2003) *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn*. Institutet för transportforskning, TFK, Borlänge.

Intervjuer

- Magnus Jonsson, 111115, kommunalråd Socialdemokraterna Ockelbo kommun.
- Olle Tiderman, 111114, Teknisk chef på Norrtåg AB. Tidigare planerarsekreterare i Ockelbo kommun.
- Daniel Persson, 111121, trafikplanerare Ockelbo kommun.

Gruppintervju

- Alf Lundin, 111116, åkare och delägare i Ockelbo Taxi AB.
- Conny Lingwall, 111116, åkare och delägare i Ockelbo Taxi AB.
- Göran Persson, 111116, åkare och delägare i Ockelbo Taxi AB.

Telefonintervjuer

- Lars Björling, 111212, affärschef X-trafik AB.
- Lena Franksson, 111117, oppositionsråd Moderata Samlingspartiet Ockelbo kommun.
- Thomas Montgomery, 111116, före detta trafikplanerare på X-trafik AB, idag trafikutvecklare på Upplands Lokaltrafik AB.

E-postintervju

Claes Eriksson, 111130, informationsspecialist vid statens väg och transportinstitut, VTI.

Webbsidor

<http://data.riksdagen.se/fil/3eb3ffa8-885a-471d-b49a-6ba58a0bf450>, 2011-11-14.

<http://ockelbo.se/Invanare/Kommun-och-politik/Kommunens-organisation/Kommunfullmaktige1/>, 2011-11-13.

<http://ockelbo.se/Invanare/Om-Ockelbo/Ockelbos-historia1/Forhistorien/>, 2011-11-13.

<http://www.kommun.kiruna.se/Trafik-gator-och-parker/Busstider/Avgiftsfritt-bussresande/>, 2012-01-03.

http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____67873.aspx, 2012-01-17.

BILAGA 1

Del av tidtabell för Kuxabussarna 2011-2012. Fullständig tidtabell inklusive linjekarta finns via länk: [http://ockelbo.se/Documents/Tabell%2011-12%20\(2\).pdf](http://ockelbo.se/Documents/Tabell%2011-12%20(2).pdf)

73 OCKELBO - ULVSTA - GAMMELFÄBODARNA

Helgfridag	Perslunda	Ockelbo jvstn	Abyggeby	Ulvsta	Gammelfäbod
Må - Fr	-	06.35	06.40	06.45	-
Må - Fr *	-	07.15	-	07.20	07.30
Ons och Fre	-	12.10	12.15	-	12.25
Må - Fr *	-	13.45	13.50	-	14.00
Ons och Fre	-	13.45	13.50	-	14.00
Onsdag *	14.30	14.35	-	14.40	14.50
Må, ti, to, fr *	15.30	15.35	-	15.40	15.50
Må - Fr	-	16.45	-	16.50	-

73 GAMMELFÄBODARNA - ULVSTA - OCKELBO

Helgfridag	Gammelfäbod	Ulvsta	Abyggeby	Ulvsta	Rabo skola	Ockelbo jvstn	Perslunda
Må - Fr	-	06.45	-	-	-	06.50	-
Må - Fr *	07.30	-	07.45	07.50	-	07.55	08.00
Ons och Fre	12.25	12.35	-	-	-	12.40	-
Må - Fr *	14.00	14.10	-	-	14.20	14.25	-
Ons och Fre	14.00	14.10	-	-	-	14.15	-
Onsdag *	14.50	-	15.00	-	-	15.05	-
Må, ti, to, fr *	15.50	-	16.00	-	-	16.05	-
Må - Fr	-	16.50	16.55	-	-	17.00	-

* Går endast skoldagar, ej under lov och studiedagar (Lov - v 44, v 9 och v 15 samt 30 april och 18 maj)

BILAGA 2

intervjuguiden. Observera att dessa frågor endast utgör en mall som kompletterats med följdfrågor under respektive intervju som inte finns med i den ursprungliga intervjuguiden.

Kommunalråd

Hur fungerade kollektivtrafiksystemet innan Kuxatrafikens införande?

Vilka problem har ni stött på (administrativt)?

Hur fungerar upphandlingen av Kuxatrafiken?

Vilken avtalskonstruktion finns mellan kommun/landsting och kommun/entreprenör?

Hur planerar ni utveckla Kuxatrafiken?

Har Kuxatrafiken någon betydelse inom andra samhällsområden i kommunen?

Vilka tror du blir effekterna av den nya kollektivtrafiklagen vid årsskiftet 2011/2012?

På vilket sätt har Kuxatrafiken ett symbolvärde som påverkar utvecklingen mot grön utveckling i kommen? Skulle det bli annorlunda utan Kuxatrafiken? Bidrar den till vidare förståelse/acceptans för andra gröna utvecklingar?

Vilka för- och nackdelar ser du med Kuxatrafiken?

Hur ser du på rättvisefrågan att alla betalar via skatt via skattsedeln, men har ingen linje där de bor?

Kostnaden för den samhällsbetalda trafiken före och efter Kuxatrafikens införande?

Ökad olycksrisk för barnen?

Projektledare för Kuxatrafiken

Hur såg det politiska läget ut vid införandet av Kuxatrafiken?

Hur fungerade systemet innan införandet av Kuxatrafiken? Omfattning?

Vilken/vilka var grundtankarna och målen vid projektstarten? För- och nackdelar ?

Oppositionsråd

Vad tycker ni om att driva avgiftsfri kollektivtrafik enligt Kuxatrafikens principer?

Skulle ni gjort någonting annorlunda om ni satt i majoritet? Iså fall vad?

Vad kan utvecklas i Kuxatrafiken?

Taxibolaget

Vilka praktiska problem har ni stött på?

Vad kan utvecklas?

Om och hur företaget påverkats av att driva avgiftsfri kollektivtrafik?

För- och nackdelar med det gamla och det nya systemet. Vilket av systemen skulle gynna företaget bäst?

Hur påverkas ordinarie taxiverksamhet av Kuxatrafiken?

Hur kan ni hålla en sådan hög standard på er fordonspark?

Vad tycker era kunder om trafikutbudet och servicen?

Vilka utnyttjar Kuxabussarna, och hur länge varje dygn finns någon sträcka trafikerad?

Hur fungerar färdtjänsten för de med funktionshinder?

Hur ser ni på att slippa kontanthantering?

Hur fungerar er kommunikation med övrig regionaltrafik vid trafikstörningar?

Vem bär ansvaret om en resenär missar sin anslutning till regionaltrafiken?

Har ni annan service än bara resenärer (ex gods?)

Hur tror ni att den nya lagen om fri konkurrens kommer att påverka er fortsatta ställning på marknaden?

Trafikplanerare

Hur fungerar upphandlingen av kollektivtrafiken i kommunen idag?

Vad tror du blir konsekvenserna av den nya kollektivtrafiklagen?

Vad kan utvecklas?

Hur fungerar genomsnittersättningen i och med att kommunen har avgiftsfri kollektivtrafik?

Betalar kommunen något för X-trafiks linjer 44, 26 och x-tåget som passerar kommungränsen?

Länstrafikbolagen (trafikhuvudmannen) Upplands Lokaltrafik och X-trafik

Vilken kritik har ni mot att Ockelbo kommun inte betalar någon genomsnittersättning till er?

Vilken kritik ser ni hos Kuxatrafiken och dess planeringsprinciper?

Finns det andra alternativa lösningar till Kuxatrafiken för en billigare och ändå välfungerande kollektivtrafik i glesbygden?

Vad tror ni blir konsekvenserna av den nya kollektivtrafiklagen?

Olika branschorganisationer samt VTI, Trafikverket, TFK

Hur ser debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik ut i Sverige?

Finns det någon lämplig litteratur eller forskning som berör detta?