

Nu ger jag upp!

- Varför kollektivtrafikresenärer väljer bort kollektivtrafiken



Dokumentinformation

Titel: Nu ger jag upp!
- Varför kollektivtrafikresenärer väljer bort kollektivtrafiken

Serie nr: 2010:12

Projektnr: 457

Författare: Jimmie Hansson, Trivector Information
Anja Quester, Trivector Traffic
Elin Josefson, Trivector Information

Kvalitetsgranskning: Paulina Eriksson, Trivector Traffic
Inger Linderholm, Trivector Information

Beställare: Resenärsforum
Kontaktperson: Kurt Hultgren, tel 08-651 55 90

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2010-11-19		Beställare
1.0	2010-12-08	Inarbetning av synpunkter	Beställare

Förord

Den senaste tiden har det blivit ett ökat fokus på att locka fler människor att resa kollektivt. De nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna och Sveriges Kommuner och Landsting har alla ställt sig bakom det övergripande målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 (jämfört med 2006). Och för att en fördubbling ska ske krävs det att fler människor upptäcker – och väljer att byta färdstätt till förmån för – den kollektiva resans fördelar.

Arbetet med att nå uppsatta mål sker genom en mängd olika aktiviteter och projekt, till exempel kunskapslyft, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete. Dessutom har det genomförts en nationell tankesmedja som har följts upp med 6 regionala tankesmedjor där beslutsfattare, trafikhuvudmän, kommuner, landsting, trafikverk, operatörer och andra intressenter tillsammans har diskuterat kollektivtrafikens framtid¹.

Resenärsforum är kollektivresenärernas riksorganisation, som på nationell nivå driver resenärsperspektivets frågor i samverkan med ett trettiotal lokala och regionala organisationer, huvudsakligen i nätverksform. Sammanlagt utgör nätverken drygt 6000 personer. Resenärsforum har konstaterat att alltför många kollektivresenärer drabbas av problem i sitt resande. Många av de problem som uppstår hör till kvalitetsfrågor som går att hantera av trafikföretagen eller av berörda politiska instanser. Vilka är de faktorer som är avgörande när personer som har valt att resa kollektivt finner att de inte längre kan fortsätta? De flesta resenärer har någon form av val. De som inte ändrat beteende ingår inte i studien. I ett läge när branschen har målet fördubblad kollektivtrafik är det angeläget att behålla dem som redan är kollektivresenärer och att få reda på vilka faktorer som får befintliga resenärer ger upp. Resenärerna måste finna kollektivtrafikalternativet tillräckligt attraktivt. Att minska problem bidrar till att öka attraktiviteten. Det är främst nöjda resenärer som ökar sitt resande.

Arbetet med att locka fler människor till kollektivtrafiken pågår med andra ord på bred front. Men vad händer då om de *befintliga* kollektivtrafikresenärerna av olika anledningar säger: ”nu har jag fått nog, nu ger jag upp!”?

Denna rapport syftar inte till att besvara ovanstående hypotetiska fråga ”vad händer om ...” utan istället åskådliggöra att – och varför – det sker. För så är det: Många kollektivtrafikresenärer i vårt avlånga land har redan sagt ”nu har vi fått nog, nu ger vi upp”. Vi har pratat med några av dessa och här är deras berättelser. Deras erfarenheter understryks med forskningsresultat och statistik. Avslutningsvis förs en diskussion kring resultaten och deras betydelse för den framtida kollektivtrafiken.

¹ Om fördubblingsmålet, hämtat från www.svenskkollektivtrafik.se

Uppdragsansvarig har varit Paulina Eriksson, Trivector Traffic, projektledare Jimmie Hansson för Trivector Information och Anja Quester för Trivector Traffic. Övriga medarbetare har varit Elin Josefsson, Margareta Rydberg, båda Trivector Information, samt Eric Dahlén, Trivector Traffic. Inger Linderholm har varit kvalitetsgranskare för Trivector Information. Kontaktperson på Resenärsforum har varit Kurt Hultgren.

December 2010

Trivector

Innehållsförteckning

Förord

1. Bakgrund	1
1.1 Inledning	1
1.2 Metod	1
1.3 Intervjupersonerna	2
2. Orsakerna till förändring	5
2.1 Färdmedelsbyte eller flytt?	5
2.2 Opålitligheten	6
2.3 Avgångstider & Turtäthet	11
2.4 Nedlagda stationer	15
2.5 Byten & anslutningar	17
2.6 Restiden	19
2.7 Komfort & Service	21
2.8 Hållplatserna	25
2.9 Informationshanteringen	26
3. Framtiden	29
3.1 Att återvända till kollektivtrafiken	29
3.2 Vad som krävs för ett återvändande	30
3.3 Önskemål & förbättringsförslag	31
4. Sammanfattning och utblick	37
Bilaga 1: Intervjuguide	41

1. Bakgrund

1.1 Inledning

Bakgrund

Kollektivtrafikens kvalitet har stor betydelse för hur mycket den används respektive kan användas.

Kvalitén påverkas bland annat av turtäthet, punktlighet och pålitlighet. Dessa faktorer har stor betydelse för enskilda individer och deras planering av vardagen. Särskilt drabbade av en bristfällig kollektivtrafik är långväga pendlare som inte har alternativet gång eller cykel för sina resor.

Pendlarna kan tackla bristerna endast till en viss gräns om de ska kunna få ihop sitt livspussel. Därför blir de vid en viss nedsättning av kollektivtrafikresans kvalitet tvungna att fundera på alternativa lösningar: ta bilen istället, byta arbete eller till och med att flytta.

Syfte

Ambitionen med föreliggande studie är att försöka utröna *när* den faktiska bristningsgränsen infinner sig, dvs. när den enskilde kollektivtrafikresenären går från tanke till handling och faktiskt genomdriver en förändring – på grund av bristande kollektivtrafik.

Två huvudsakliga frågor besvaras:

1. Var går gränsen för att det inte ska gå att bo eller jobba kvar på samma plats?
2. När slutar man åka kollektivt och byter färd sätt, vanligen till bil?

1.2 Metod

Studien har genomförts med hjälp av kvalitativ intervju metod. Med stöd av ett så kallat snöbollsurval har lämpliga respondenter hittats. Snöbollsförfarandet går ut på att det initiala urvalet endast består av ett fåtal respondenter (framtagna av uppdragsgivaren), som i sin tur får rekommendera andra potentiella respondenter. Antalet respondenter utökas därmed efter hand som intervjuerna genomförs.

Respondenterna kontaktades initialt med frågan om de är intresserade att delta i studien. Därefter har tidpunkten för intervjun bokats in. Intervjuerna har genomförts via telefon och har vardera tagit 15-45 minuter att genomföra. Intervjuerna

tog upp en rad frågor, se bilaga 1. Samtliga intervjuer har bandinspelats och sedan transkriberats. För att respondenterna ska känna sig bekväma att fritt uttrycka sina åsikter, har de lovats namnanonymitet. Respondenternas riktiga namn används därför inte i denna rapport.

Dem identifierade orsakerna kompletteras med faktarutor som utifrån kollektivtrafikplaneringens regler och kunskaper fördjupa och bekräfta innebörden av försämringarna.

1.3 Intervjupersonerna

Sammanlagt 39 respondenter, från olika delar av landet, deltar i studien. I matrisen på nästa sida presenteras en översikt över medverkande respondenter – utifrån pendlingsstråk, förändring, tidpunkt och orsak till förändring. Samtliga personer baserar största delen av sina erfarenheter med kollektivtrafiken på arbetspendlingen. Förändringarna har till största del skett mellan åren 2007 och 2010. Personerna är mellan 21 och 64 år, genomsnittsåldern är 44 år.

I och med att personerna är rekryterade på subjektiva premisser (bl.a. via olika pendlarforum runt om i landet) kan de inte anses vara representativa för hela Sveriges befolkning – eller ens för en viss pendlingssträcka. Geografisk eller pendlarstråkmässig generaliserbarhet har dock inte varit ambitionen i denna studie. Respondenternas berättelser och utsagor är istället tänkt att fungera som exempel på vad som sannolikt är livsöden och åsikter som delas av väldigt många kollektivtrafikresenärer (och före detta kollektivtrafikresenärer) runt om i Sverige – oavsett var de bor eller vilket pendlingsstråk de reser utmed.

Under arbetet med att finna respondenter som genomfört en faktisk förändring, har vi även kommit i kontakt med många människor vars berättelser och livsöden egentligen förtjänar en egen studie. I bland annat Stockholm, Nyköping och Nynäshamn finns många människor som uttrycker ett påtagligt missnöje över kollektivtrafiken i allmänhet – och sin egen pendlingssituation i synnerhet. Flera av dessa människor har dock inte fått sin röst hörd i denna studie eftersom de ännu inte har genomfört en förändring. Vissa av dem kommer sannolikt att genomföra en förändring i framtiden, och bör därför betraktas som potentiellt förändringsbenägna. Andra har uttryckt att de skulle vilja genomföra en förändring men har helt enkelt inte möjligheten att göra det (bl.a. på grund av familjesituationen, den ekonomiska situationen osv.) – och är alltså fast i ett system som de är påtagligt missnöjda med.

Mörkertalet över de kollektivtrafikresenärer som skulle vilja genomföra en förändring – eller faktiskt har gjort det – är med andra ord stort. Men här följer 39 exempel på faktiska livsöden som på ett eller annat sätt inneburit att de genomfört en förändring på grund av brister i kollektivtrafiken.

Tabell 1. Samtliga 39 respondenter i studien

Namn (ålder)	Bostadsort-Arbeitsort	Förändring	Tidpunkt	Orsak till förändring
Adam (52)	Karlstad-Stockholm	På väg att byta arbetsort	Pågående	Avgångstiderna & Opålitligheten
Albin (59)	Oskarström-Halmstad	Bytt till bil	2007	Hållplatsen
Alex (33)	Lidingö-Västerås	Bytt till bil	2010	Restiden & Avgångstiderna
Alice (36)	Lund-Köpenhamn	Bytt arbetsort	2010	Avgångstiderna & Opålitligheten
Alicia (51)	Västerås-Hedemora	Bytt arbetsort	2008	Restiden & Anslutningarna
Amanda (37)	Strömbäck-Umeå	Bytt till bil	2008	Avgångstiderna & Turtätheten
Carl (36)	Järfälla-Västerås	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Hållplatsen & Opålitligheten
David (43)	Strängnäs-Stockholm	Bytt till bil	2009	Opålitligheten & Avgångstiderna
Dennis (49)	Malmö-Lund	Bytt till bil	2008	Opålitligheten
Elias (44)	Stockholm-Västerås	Bytt bostadsort	2007	Restiden & Opålitligheten
Elsa (26)	Malmö-Bjärred	Bytt till bil	2010	Restiden & Opålitligheten
Emil (48)	Karlstad-Kista	På väg att byta bostadsort	Pågående	Opålitligheten
Erik (37)	Örundsbro-Västerås	Bytt till bil	2009	Anslutningarna & Restiden
Ester (54)	Karlstad-Stockholm	Reser mer sällan	2008	Opålitligheten
Hanna (49)	Lidingö-Vaxholm	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Avgångstiderna & Anslutningarna
Ida (45)	Trelleborg-Svedala	Bytt till bil	-	Avgångstiderna & Turtätheten
Jesper (57)	Karlstad-Stockholm	Bytt till bil	2009	Opålitligheten & Avgångstiderna
Johannes (37)	Skurup-Malmö	Bytt arbetsort	2010	Nedlagd station
John (35)	Lund-Svedala	Bytt till bil	2007	Avgångstiderna & Turtätheten
Julia (56)	Stallarholmen-Stockholm	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Opålitligheten
Klara (53)	Sunne-Stockholm	Bytt till bil	2008	Nedlagd station & Avgångstiderna
Kristian (27)	Malmö-Köpenhamn	Bytt till bil (samåkning)	2009	Opålitligheten & Restiden
Lovisa (31)	Helsingborg-Lund	Bytt bostadsort	2005	Restiden & Opålitligheten
Lukas (47)	Göteborg-Borås	Bytt till bil	2010	Komfort/Service & Avgångstiderna
Maja (53)	Karlstad-Stockholm	På väg att byta arbetsort	Pågående	Opålitligheten
Martin (53)	Karlstad-Stockholm	Bytt till bil	-	Opålitligheten & Avgångstiderna
Matilda (41)	Malmö-Svedala	Bytt till bil	2009	Anslutningarna
Max (33)	Stockholm-Västerås	Bytt bostadsort	2009	Restiden & Opålitligheten
Meja (50)	Saltsjöbaden-Västerås	Bytt till bil	2010	Opålitligheten & Avgångstiderna
Moa (62)	Södertälje-Mariefred	Bytt till bil	2002	Avgångstiderna & Opålitligheten
Måns (41)	Karlstad-Stockholm	Bytt arbetsort	2005	Komfort/Service & Restiden
Olivia (21)	Hallstavig-Stockholm	På väg att byta bostadsort	Pågående	Restiden & Avgångstiderna
Oskar (43)	Uppsala-Stockholm	Bytt till bil	2010	Opålitligheten
Sam (43)	Klagshamn-Malmö	Bytt till bil	2009	Opålitligheten
Sara (32)	Osbyholm-Svedala	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Restiden & Anslutningarna
Stella (34)	Stallarholmen-Stockholm	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Opålitligheten
Svante (53)	Karlstad-Stockholm	Bytt arbetsort	2007	Opålitligheten
Vera (47)	Mariefred-Stockholm	Bytt till bil (periodvis)	Periodvis	Opålitligheten & Avgångstiderna
Wilma (64)	Ystad-Klågerup	Bytt till bil en del av resan	-	Anslutningarna

2. Orsakerna till förändring

2.1 Färdmedelsbyte eller flytt?

Av de intervjuade personerna har 5 flyttat på grund av bristande kollektivtrafik, 7 bytt arbetsplats och 26 bytt till bil, varav några periodvis och en person reser mer sällan.

Vilken förändring man väljer att göra baseras på individuella betingelser och kan utgöras av faktorer såsom livssituation, graden av förändringsbenägenhet och faktiska alternativa möjligheter. För vissa väger arbetet tyngre än befintlig bostadsort, för andra är det tvärtom. En ohållbar kollektivtrafiksituation medför för många ett färdmedelsbyte till bil, för några en mer omdanande förändring i termer av flytt eller byte av arbete. En generalisering eller gradering är dock svår att göra utifrån vilken typ av förändring som genomförs (försämras kvalitén på ett visst sätt byter man till bil, förändras den på ett annat sätt flyttar man, osv.). Däremot är det möjligt att ringa in vad det är för typ av brister eller kvalitetsförsämringar i kollektivtrafiken, som gör att resenären faktiskt omsätter tanke till handling.

Vad är det då som får kollektivtrafikresenären att säga ”nu ger jag upp” – och sedan faktiskt göra något åt sitt missnöje? Vilka är de bakomliggande orsakerna?

I detta kapitel presenteras anledningarna till varför medverkande respondenter upplevde att just deras kollektivtrafikresor inte längre fungerade, och som en följd av detta varit nödgade att genomföra en förändring. För varje anledning ges olika exempel på erfarenheter från de intervjuade personerna. De olika orsakerna belyses även utifrån en mer teoretiska bakgrund för att stödja och förklara respondenternas reaktioner.

2.2 Opålitligheten

Jesper, 57 år, är VD på ett företag som har sitt kontor i Stockholm. Han bor tillsammans med fru och barn i Karlstad – 30 mil från hans arbetsplats. De första åren veckopendlade Jesper till Stockholm med flyg. Sedan drogs flygtrafiken successivt ner för att slutligen läggas ner helt. Jesper började då åka tåg. Som i ett trollslag befann sig de 200 personer Jesper brukade möta på flygplatsen på morgnarna, istället på tågstationen.

Till en början fungerade det bra – de nyinköpta X2000-tågen var snabba och kändes lyxiga. Jesper fick frukost på tåget och avgångstiderna passade arbetstiderna perfekt då han var framme i Stockholm 8.20. Men sedan lades tidtabellen om och tåget var inte framme i Stockholm förrän 8.50. Hur skulle det nu gå med Jespers 9.00-möten? Att tidtabellen dessutom aldrig hölls gjorde att Jesper tvingades räkna bort halva arbetsdagen. Det var den första försämringen Jesper upplevde. Sedan blev det bara sämre och sämre.

Den gångna vintern och vintern dessförinnan var katastrofala. Tåg efter tåg ställdes in och de få tåg som gick var försenade. En morgon fick Jesper nog. Det var mitt i den kalla, snöiga vintern och klockan var 6.30 på morgonen. Jesper stod tillsammans med 250 andra pendlare på Kil station och väntade på tåget. Men tåget kom inte.

Efter lång väntan kom en man ut på perrongen och meddelade att tåget var inställt. Jesper och hans pendlarkollegor tittade hjälplöst på varandra. Hur skulle de nu komma till jobbet? Mannen informerade om att det skulle sättas in extrabussar. 45 minuter senare kom en buss; en enda buss som skulle ta de 250 resenärerna upp till Stockholm. Det var då Jesper tog sitt beslut – han satte sig i bilen och körde själv de 30 milen till sitt arbete. Och det har han fortsatt med sedan dess.

Punktlighet är en avgörande faktor för att kunna förlita sig på ett trafiksystem. Förekommer störningar för ofta blir situationen ohållbar i längden.

I den svenska persontågtrafiken var år 2009 92,5 % av tågen punktliga eller maximalt fem minuter försenade enligt statistik från Trafikverket. En grov beräkning visar att på sträckan Karlstad C – Stockholm C har mellan den 13 december 2009 och den 11 november 2010 27 % av tågen varit försenade och 3 % varit inställda. För motsatt riktning är siffrorna 28 % respektive 9 %. Nästan var tionde tåg på väg till Karlstad har alltså blivit inställt.²

2. Källa: www.senatag.se. Siffrorna är beräknade utifrån dagens tidtabell för SJs tåg där det finns 55 tåg/vecka på sträckan.

Den mest frekvent förekommande anledningen till varför medverkande respondenter har valt att göra en förändring är opålitligheten; att inte kunna lita på att man kommer fram i tid.

Jespers erfarenhet är långt ifrån unik. Flera av respondenterna pendlar med tåg utmed sträckan Karlstad-Stockholm, och många av dem vittnar om att just arbetet blivit lidande på grund av inställda eller försenade tåg. Osäkerheten att inte veta om man kommer att hinna fram till ett planerat möte skapar enligt flera av respondenterna en onödig stress – och i längden en ohållbar situation. Maja, Svante, Ester, Adam och Martin är samtliga exempel på när tågens opålitlighet tvingat fram en förändring. Endast Martin har följt Jespers exempel och bytt till bil. Övriga reser inte hem lika ofta eller har bytt arbetsort. Här är deras egna ord kring varför de var och en har sagt ”nu ger jag upp!”:

Vintern kom med alla sina förseningar. Jag vet inte hur många extra timmar jag tillbringade på tåget. Om det inte var dörrarna som frös, så kom det inga tåg. Det var alltid någonting hela tiden. Jag kan inte sätta fingret på något speciellt ögonblick när jag bestämde mig för att byta jobb. Det var så många ögonblick av olika slag. T.ex. när dörrarna frös när vi stannade i Degerfors och de inte gick att stänga igen. Då fick man värma vatten och hälla på – så att dörrarna tinade.

Maja, Karlstad-Stockholm >> På väg att byta arbetsort

Jag förde anteckningar över mina resor till Stockholm i över tre års tid – och mer än hälften av mina resor var försenade; allt från en minut upp till över en timme. För tre år sedan blev jag så trött på denna pendlingssituation att jag bytte jobb. Denna osäkerhet gjorde ju att jag inte tordes boka några möten före klockan tio. Hade jag ett tidigt möte så var jag nästan tvungen att åka upp dagen innan. Det har tyvärr blivit synonymt med SJ att det inte går att lita på deras tidtabell.

Svante, Karlstad-Stockholm >> Bytt arbetsort & Reser mer sällan

Det var ungefär två år sen jag bestämde mig för att sluta åka hem mitt i veckan. I mitt jobb är det mycket möten och det blev till slut så att jag inte vågade boka möten innan 11 på måndagar och torsdagar eftersom jag inte visste om jag skulle komma in eller inte. Jag kunde inte lita på att vara här 8.50. Det var väldigt mycket förseningar och jag fick börja avboka möten, det var ohållbart helt enkelt. Så jag fick ha en säkerhetsmarginal till kl. 11.00, men då hinner jag inte med det jag ska göra. Nu när jag måste bo över i Stockholm träffar jag min familj mindre och jobbar för mycket.

Ester, Karlstad-Stockholm >> Reser mer sällan

Man kan aldrig boka ett tidigt möte idag. Eftermiddagstågen brukar vara hyggligt i tid, men morgontågen är en formidabel katastrof. Vi är egentligen inte intresserade av när tåget går, utan när det kommer fram!

Adam, Karlstad-Stockholm >> På väg att byta arbetsort

*Tåget är helt enkelt inte tillräckligt pålitligt för att kunna lita på det. Man kan inte boka in ett möte på förmiddagen samma dag som jag planerar att åka. **Har jag viktiga saker så måste jag åka kvällen före.** Att man inte kommer fram till sina möten och att ens planering går i tusen bitar gör att det inte går att upprätthålla en normal planerad arbetsdag.*

Martin, Karlstad-Stockholm >> Bytt till bil

Det är inte enbart de långväga pendlarna från Karlstad till Stockholm som upplever att tågens opålitlighet gått ut över deras yrkesförpliktelser. Respondenter med betydligt kortare pendlingsavstånd i och kring Stockholm och på andra ställen i Sverige, har också drabbats av opålitligheten – och som en följd av detta varit tvungna att genomföra en förändring. Här är några av deras berättelser:

*En sak är väldigt viktig: Jag måste kunna planera min dag med pendlandet inkluderat. Hela mitt pussel i tillvaron rasar om pendlingen inte följer det mönster som den ska göra. Det som fick mig att förändra min resa var att så många tåg ställdes in. Det var då det började. **Jag hade inte råd att chansa – jag har ju ett ansvar på mitt jobb.** Jag kan inte säga att jag kommer till mötet om tåget kommer att köra. Har jag möte måste jag vara på plats, så enkelt är det.*

Meja, Saltsjöbaden-Västerås >> Bytt till bil

*Jag bytte till bil för jag kunde inte lita på tågen när jag hade en tid att passa, och det har jag oftast. Det har varit så osäkert med tågen. Det är nästan tragikomiskt, för **den enda överraskningen är ju vad som kommer att gå fel idag?** För jag har verkligen varit med om alla sorters fel – från väder, kontaktledning som har gått ner, en växel har frusit fast, ett tåg fastnar på grund av snö, till signalfel och att tåg bara ställs in – utan att man får veta varför. Sedan har jag också vid tre-fyra tillfällen varit med om att vi inte har kunnat åka för de har haft problem med att hitta en förare. Och just det tycker jag inte borde få inträffa, för det är ju en ren organisationsfråga där man har underdimensionerat sin personalkapacitet.*

*[...] Det hade varit en sak om förseningarna hände någon gång, men förra vintern så var det ju en period när det hände varje dag. Jag minns en gång när två tåg var inställda, och när äntligen det tredje tåget kom så var det ju överfullt med folk – det var japanskt mycket folk – och sedan så fastnade detta tåg ändå i någon växel som inte fungerade. **Är man med om detta ett par gånger samma vecka så börjar man fundera på alternativen – jag lovar dig.***

Dennis, Malmö-Lund >> Bytt till bil

*Jag och mina kompisar brukar säga att det är mycket **som att kasta en tärning**: Hur många minuter ska tåget bli sent idag? Hur mycket personal kommer det att vara? Är där någon lokförare? Helt fundamentala grejer. Och sen är det vagnbrist och tekniska problem och sen ovanpå alltihop är det en sliten infrastruktur.*

Kristian, Malmö-Köpenhamn >> Bytt till bil (samåkning)

Sam är 43 år och stolt far till två små pojkar. Sam bor tillsammans med sin fru och barnen i Klagshamn, Malmö. Han arbetar på ett miljöteknikföretag i centrala Malmö, vilket han gjort sedan 2007. De två första åren pendlade han med buss till arbetet – det var en smidig resa som tog ungefär 40 minuter.

Men så hände någonting. Det började bli problem med bussarna så gott som varje dag. Störst var problemen när han skulle hem, men även på morgnarna kunde det strula.

-Antingen var bussen försenad, eller så var den trasig och kunde inte köra snabbare än 30 km/h, eller så kom den inte alls. Det var otroligt opålitligt, berättar Sam.

Och det var inte nog med det. När bussarna var försenade var busschaufförerna ofta stressade, vilket gjorde att de körde vårdslöst och ryckigt. Sam blev fruktansvärt frustrerad. Det som till slut fick honom att fatta beslutet att ge upp kollektivtrafiken var när han tvingades ringa till sönernas dagis och säga att han skulle bli försenad – igen.

-Man bygger upp en stress inom sig när man sitter där och är försenad. Jag var alldeles uppe i varv när jag hämtade mina killar på dagis. Och det tog jättelång tid innan jag kunde lugna ner mig och prata med dem. Jag kände att jag inte orkade med alla dessa förseningar och problem, så en av de värsta dagarna bestämde jag mig – jag skulle börja köra bil.

Opålitligheten går inte enbart ut över arbetslivet. Flera av respondenterna som angivit opålitligheten som anledning till förändringen, framhåller att *hela* livspusslet blir lidande av en opålitlig kollektivtrafik – inte bara arbetet. Likt Sam har både Oskar och David börjat köra bil istället. Max däremot, han flyttade för att slippa pendla över huvud taget.

*Allt verkar vara väldigt inriktat på tågsätt och tågproduktion och väldigt lite fokus på oss resenärer. Det jobbiga är ju själva osäkerhetsmomentet; att man inte vet när det ska inträffa och man fastnar nästa gång. Har man tider att passa och barn att hämta på dagis så blir ovissheten det allra värsta. Pendlingsresan påverkade ju min vardag i den bemärkelsen att **jag såg väldigt lite av mina barn när resan krånglade** – de sov ju redan ibland när jag kom hem på kvällarna.*

Oskar, Uppsala-Stockholm >> Bytt till bil

*Jag har under tio år pendlat mellan Strängnäs och Stockholm och varit med om de här ständigt återkommande problemen och förseningarna, bristande informationen i samband med detta, **den totala avsaknaden av förståelse för resenärernas problemsituation med livspusslet att sköta sitt arbete och hämta sina barn på dagis** osv. Därför kör jag numera bil huvuddelen av mina resor till Stockholm. Det är egentligen ganska absurt. Jag bor fem minuters gångväg från stationen i Strängnäs. På vägen mellan bostaden och tågstationen*

ligger skolan där jag lämnar min dotter. Jag har kontoret i en fastighet på Vasagatan – som ligger i direkt anslutning till Centralstationen i Stockholm. Så jag har egentligen bara varit beroende av en kollektivtrafikresa. Men när man inte kan lägga ett möte före klockan 10 på dagen, för att man inte vet om tåget kommer i tid, och man måste lämna kontoret före klockan 15 för att vara säker på att man är hemma i tid för att hämta på dagis – då är tåget inte ett alternativ.

David, Strängnäs-Stockholm >> Bytt till bil

Det blir ju ett stressmoment i vardagen. Alla förseningar och allt strul med SJ, inställda tåg, att det var fullt på tågen. Största nackdelen är att man lägger så mycket energi på pendlingen så **andra, roliga saker utanför jobbet blir lidande**. Det blir ingenting kvar av den. Så att sluta pendla har gett mig ökad livskvalitet.

Max, Stockholm-Västerås >> Bytt bostadsort

En av respondenterna framhåller att kollektivtrafikpendlare nog i grunden är väldigt tålmodiga människor som ofta kan hantera mindre förseningar och allmänt strul – många är ju trots allt vana vid att resan sällan flyter på exakt som planerat. Men när förseningarna blir för påtagliga – och frekventa – så brister det för många. Då kan man inte längre förlita sig på de viktiga bitar som trots allt får livspusslet att gå ihop – nämligen att komma fram i tid. Jesper, vars berättelse inledde detta avsnitt, får också avsluta med sin syn på vad som är viktigt.

Folk måste kunna lita på kommunikationerna. Om det finns en tidtabell måste man kunna lita på den. Det kan finnas brister i kvaliteten, men det viktigaste är att tidtabellen hålls.

Jesper, Karlstad-Stockholm >> Bytt till bil

2.3 Avgångstider & Turtäthet

Amanda är 37 år och bor på landet i Strömbäck två mil utanför Umeå. Under två år pendlade hon med buss till sitt arbete i centrala Umeå, en resa på totalt 45 minuter. Tidtabellen fungerade bra och det var sällan förseningar. När hon fick barn, som efter en tid skulle hämtas och lämnas på dagis, insåg Amanda och hennes man att de inte skulle kunna åka kollektivt längre, trots att de gärna ville.

-Dagiset ligger mittemellan vårt hem och jobbet. Det är ju perfekt – bussen stannar vid dagiset. Problemet är bara att nästa buss inte går förrän två timmar senare. Det funkar inte, vi kan ju inte sitta där och vänta! Vi var alltså tvungna att börja åka bil.

Och Amanda tycker inte alls om att köra bil. Hon har alltid varit en förespråkare för buss och cykel, vilket gör att hon känner sig frustrerad över situationen. Om turlerna hade gått tätare, så hon hade kunnat hämta och lämna på dagis utan att vara fast där i två timmar. Då hade hon också kunnat lära barnen att åka kollektivt, vilket hon själv önskar.

-Jag hoppas kunna börja åka kollektivt igen. Det känns nästan otäckt att hoppa in i bilen varje morgon. Man vill ju inte att det blir en vana. Men som det är med bussarna idag så är jag tvungen.

Passande avgångstider och en hög turtäthet är av stor betydelse för en attraktiv och användbar kollektivtrafik. En tumregel för tätortstrafik är att vid 10-minuterstrafik går det ganska bra att klara sig utan tidtabell och vid 5-minuterstrafik har man i princip uppnått maximal standard. För landsbygdstrafik har man en större acceptans för att anpassa sig till tidtabellen. En bra turtäthet ligger någonstans vid 15-20-minuterstrafik och trafiken kan anses vara mycket bra vid 10-minuterstrafik.

Gränsen mellan tätorts- och landsbygdstrafik är inte knivskarp, utan det som spelar in är väntetiden i förhållande till den totala restiden. Vid längre restider accepterar man normalt sett också längre väntetider.

Det är inte alltid lätt att få vardagens alla sysslor att gå ihop: hämta och lämna barnen på dagis, vara i tid till arbetet och dessutom hinna med att ha en givande fritid. Många kan nog känna igen sig i Amandas berättelse i det att kollektivtrafikförutsättningarna är förhållandevis goda – men det räcker inte riktigt ända fram, just på grund av att tågen eller bussarna går för sällan. En som också drabbats av glesa kollektivtrafikavgångar är Vera. Hon tar bilen allt oftare för att få det att gå ihop, då de glesa tågavgångarna till arbetet inte medger en 5 minuters försening på morgonen.

Jag måste börja min resa klockan 5 på morgonen. Det är vidrigt, man är alltid trött. Men jag har ju inget alternativ, för någon måste vara hemma vid 17 på grund av barnen. Problemet med tåget är att

de går för sällan. **Kunde man åka varje halvtimme gör det inte så mycket**, men nu när de går så sällan och dessutom blir sena eller ställs in, så blir det jobbigt. Blir det fem minuters strul hemma på morgonen och jag kör bil, så gör det ingenting. Blir det fem minuters strul och jag ska ta tåget, så måste jag vänta en timme på nästa tåg. Det är väldigt sårbart.

Vera, Mariefred-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Vera är inte ensam med att uppleva stress över att hon måste hinna med en viss avgång för att hinna till arbetet i tid. Flera av respondenterna framhåller de glesa avgångarnas inneboende begränsningar, och därmed negativa inverkan på vardagslivet, som en av de främsta anledningarna till varför de genomfört en förändring.

*Just turtätheten på morgonen var nog den viktigaste anledningen till bytet, för det blir så stressigt annars. Missar man första bussen så kommer man ju för sent. Det var ju var och varannan dag som man tänkte på att **'detta vill jag inte hålla på med mer'**. Men hade turtätheten varit bättre så... jag gillar ju att åka buss. Man kan läsa tidningen och slippa den stress som det ändå innebär att köra själv i rusningstrafik.*

Ida, Trelleborg-Svedala >> Bytt till bil

*Kollektivtrafiken är för gles för att det ska fungera. För att jag ska börja åka kollektivt igen så krävs det att tågen börjar åka mer frekvent. Nu åker de bara en gång i timmen. **Det handlar mycket om tillgängligheten** till kollektivtrafiken som gör att jag väljer bort det.*

Moa, Södertälje-Mariefred >> Bytt till bil

*Det hade funkat om det var tätare turer. Då behöver man inte tänka **"oj, nu måste jag rusa** annars måste jag vänta 20 minuter till nästa buss". Då gör det ju heller ingenting om det är lite försenat, om det kommer flera.*

Alice, Lund-Köpenhamn >> Bytt arbetsort

*Jag måste ta bilen för det är problem att åka kollektivt till Svedala, för antingen kommer jag till arbetet 7.07 eller 8.07 – och inget av dessa alternativ fungerar. Egentligen skulle jag definitivt vilja åka kollektivt, och **vi hade till och med planer på att inte behöva ha någon bil** nu när vi flyttade till Lund, men jag tror inte att det är möjligt. Det är trist att behöva åka bil för det är en ökad kostnad.*

John, Lund-Svedala >> Bytt till bil

*Det som fick mig att verkligen bestämma mig i slutändan och säga att 'nu är måttet rågat', det var att man drog in flera kvällsavgångar. Så nu är det tvåtimmars intervall, innan gick det ett tåg i timmen. Man sa att det var för låg beläggning på dessa avgångar, och det stämmer att det är färre som reser på kvällen jämfört med under rusningstid. Men saken är ju den att **man måste ha ett helhetstänk**. Ska man kunna bo i Strängnäs och arbeta i Stockholm så innebär det ju att man också ska kunna ha kvällsaktiviteter. Så det var när detta inträffade som jag tänkte att 'detta går inte, det kommer SJ*

aldrig reda ut'. Turtätheten är alltid viktig – så att man kan få ihop sitt livspussel med arbete, hämta och lämna på dagis etc.

David, Strängnäs-Stockholm >> Bytt till bil

I ovanstående fall har de flesta ändå en *möjlighet* att åka kollektivt – även om det innebär en väntan i X antal minuter eller ökad stress på grund av att man måste komma med en viss avgång för att hinna. Men för några av respondenterna så finns inte ens möjligheten att färdas kollektivt. För Alex innebar hans ändrade livssituation, i och med att han blev pappa för andra gången, att han inte längre kunde åka buss till arbetet – för det går inga bussar utifall han snabbt behöver ta sig hem mitt på dagen.

*Jag blev pappa för andra gången här i våras och min hustru och jag har valt friheten att kunna åka med bil för att kunna ta oss hem om det händer någonting. Idag hade jag kunnat åka kollektivt, men **det är inte många bussturer som går ut till stället där jag jobbar nu; det är kanske tre på morgonen och lika många på eftermiddagen. Så det är dåligt.***

Alex, Lidingö-Västerås >> Bytt till bil

För Martin – en mer långväga pendlare – har en försämrad tidtabell inneburit att ett försenat eftermiddagsmöte, eller en kvällsaktivitet på arbetet, medför en tvungen övernattnings i Stockholm eller en väldigt sen hemkomst.

*Det fanns möjlighet att åka tillbaka på kvällen men **nu går sista tåget 19.15.** Har jag då ett möte som slutar efter 19.15 så blir det övernattnings. Dessutom är det sista tåget inte X2000, så om jag åker med det så är jag inte hemma förrän 22.30. Kvällsturen till Karlstad har blivit sämre.*

Martin, Karlstad-Stockholm >>Bytt till bil

Det är inte enbart kollektivtrafikresenärerna på land som drabbas av undermåliga tidtabeller. Hanna bor på Lidingö och arbetar på Vaxholm. Med en kort cykelresa och sedan båten över tar hennes resa till arbetet mellan 15-20 minuter – något som Hanna tycker är helt fantastiskt då en resa på land med kommunala färdmedel tar 1 timma och 45 minuter enkel väg. Att färjorna går väldigt sällan (en avgång 8.45 på morgonen och två avgångar – 17.15 och 19.30 – på kvällen) är något som Hanna lärt sig hantera, genom att bl.a. förlägga möten osv. utifrån ankomst- och avgångstiderna. Det egentliga problemet, som fått Hanna att börja köra bil, är att båten inte ens går varje dag på vinterhalvåret.

*Det här är livskvalitet. Sthlm är ju byggt på öar som ligger i vattnet så det är som gjort för färjetrafik. Och den stora fördelen är att man slipper den enorma planeringsprocessen med att bygga nya vägar och järnvägsspår. Så man skulle kunna göra otroligt snabba och effektiva lösningar som skulle minska flaskhalsarna. Men vad händer? **Från december till och med april går inte färjorna ens varje dag, utan bara varannan.** Och eftersom det tar så förfärligt lång tid att åka kommunalt, så får jag ju helt enkelt åka bil – för jag måste ju ta mig till jobbet.*

Hanna, Lidingö-Vaxholm >> Bytt till bil (periodvis)

Meja, som reser mellan Saltsjöbaden och Västerås varje dag, får avsluta detta avsnitt med hennes syn på vilken inverkan undermålig turtäthet har för den enskilde individen.

*Man ville bara ha halvtimmestrafik under rusningstid. Så min avgång ströks, och **det är som att stryka ett antal människors liv**. Det var katastrof. Det gick bara inte.*

Meja, Saltsjöbaden-Västerås >> Bytt till bil

2.4 Nedlagda stationer

Klara, 53 år, bor med sin make på en lantidyll utanför Sunne i Värmland. Hon arbetar som personalchef och åkte förut var och varannan vecka i tjänsten till kontoret i Stockholm. Pendlingen pågick i flera år. Men plötsligt skedde en förändring som starkt påverkade hennes situation.

-Förut kunde jag ta rälsbuss från vår lokalstation, Edsbjörke, in till Kil eller Karlstad och hoppa på tåget till Stockholm. Jag cyklade till Edsbjörke på fem minuter och det var jättesmidigt! Men så, över en natt, togs lokalstationen bort! Det var katastrof, hur skulle jag nu komma till tåget?

Lösningen för Klara blev att be sin man skjutsa henne till Sunne – vilket tog 40 minuter med bil enkel resa – eller att helt enkelt köra hela vägen till Stockholm på egen hand – en resa på nästan 40 mil. Detta blev i längden ohållbart, så till slut lät hon helt enkelt bli att åka.

Klara tvingades avsäga sig vissa uppdrag i huvudstaden och i dagsläget har många av hennes kontakter där fallit bort. De försämrade pendlingsförhållandena tvingade alltså Klara att lägga om sin arbetssituation och ta uppdrag som kunde utföras närmare hennes hemort.

-Det är tråkigt, jag tycker ju om att åka tåg. Och jag hade gärna haft kvar mina uppdrag i Stockholm.

Vid nedläggning av järnvägsstationer sker oftast en avvägning mellan antalet påstigande å ena sidan och nyttan i form av restidsvinster för majoriteten av resenärerna samt kostnadsbesparingar för minskat underhåll av infrastruktur å andra sidan. Främsta skälet för nedläggningar är ett för litet resandeunderlag i form av på- och avstigande. En annan orsak kan vara en omläggning av trafiken till andra sträckningar vilket främst sker inom busstrafiken. En nedläggning innebär alltid en försämring av restiden för en del av resenärerna på grund av en längre sträcka till stationen samtidigt som trafiken för den största delen av resenärerna blir snabbare och därmed bättre. Beslut om nedläggning är inte alltid lätta att göra och lyckas inte alltid optimalt. Konsekvensen blir påtagliga för de drabbade och kan leda till problem för det dagliga kollektivtrafikresandet fram till att man måste sluta använda kollektivtrafiken.

Bland respondenterna är det endast två personer som har drabbats av att deras respektive stationer har tagits bort – men för dessa båda har det inneburit en stor omställning i vardagen. I förlängningen har en förändring varit den enda utvägen. För Klara blev förändringen att hon tvingades ta bil till Stockholm och resa betydligt mer sällan än tidigare. För Johannes innebar nedläggningen att han fick börja se sig om efter ett annat arbete. Johannes flyttade till Skurup för sex år sedan, och goda kollektivförbindelser var då en av grundförutsättningarna för

flytten. Johannes arbetade i Kirseberg i Malmö och kunde smidigt färdas med tåg mellan det nya hemmet och Östervärns station, som låg i anslutning till arbetet. En dag lades dock Östervärns station ner och Johannes arbetspendling blev betydligt mer krånglig.

*Från början var det smidigt för då kunde man hoppa på tåget på Östervärns station. Men så stängde de den stationen, då fick jag åka ända ner till Centralen och sen tillbaka med buss. **Jag kände mig oförstående till varför** – allt de sa var att de var tvungna att göra så för att kunna arbeta med Citytunneln. För mig blev resan ohållbar.*

Johannes, Skurup-Malmö >> Bytt arbetsort

2.5 Byten & anslutningar

Hösten 2006 blev Alicia, 51 år, erbjuden sitt drömjobb som kyrkoherde. Tjänsten var placerad i Hedemora, men Alicia har sitt hem, sin man och sina barn i Västerås, drygt nio mil bort. I Västerås har hon även sina vänner och fritidsaktiviteter: Att sjunga i kören och träna på Friskis & Svettis.

Alicia bestämde sig för att avståndet till Hedemora inte fick utgöra ett problem – det måste ju gå att resa kollektivt på ett enkelt och smidigt sätt? Så Alicia tackade ja till sitt drömjobb.

Med tiden visade det sig dock att det inte vara så smidigt som Alicia hade hoppats på. För att komma till jobbet i tid var hon nämligen tvungen att ta ett tåg som gick klockan 6.30 från Västerås, för att sedan åka till Sala station och sitta där och vänta i 50 minuter innan anslutningståget till Hedemora kom. Detta gjorde att hela resan totalt tog två och en halv timme – en restid som kunnat kortas ner med nästan en timme om anslutningen varit mer synkad.

Till slut blev det för mycket för Alicia. Att sitta på Sala station i nästan en timme varje dag gjorde henne utmattad. Det var ju trots allt tid som hon hellre hade kunnat spendera med familjen eller på arbetet. Så Alicia börjad successivt att söka efter ett arbete närmare hemmet i Västerås – och blev snart erbjuden en tjänst som präst i hemförsamlingen. Det var ett kliv ner vad tjänsten beträffade, men en investering i livskvalitet.

-Hade tåget gått klockan 7 och varit i Hedemora 8.15, då hade det varit en annan femma. Men just de där 50 minuterna i Sala blev bara för mycket. Nu kan jag promenera till jobbet på 10 minuter. Det är ljuvligt!

Inom kollektivtrafikplaneringen är den viktade eller upplevda restiden av stor betydelse. I denna ingår bland annat bytestiden som anses vara värd dubbelt så mycket i tid för resenären som den är i verkligheten. Restidsuppostringen är i sin tur en viktig faktor vid beräkningen av resandeutvecklingen som i sin tur är en avgörande faktor för bedömningen av kollektivtrafiksystemet. Finns det för många eller för långa byten så blir det planerade nätet mindre attraktivt. SIKa har valt att uttrycka bytesmotståndet i form av ett bytes-tidsvärde och detta är 140kr/tim för privatresenärer och 280kr/tim för tjänsteresor. En tidigare, vid KTH framtagen, regressionsmodell visade att varje tågbyte minskar resandet i aktuell relation med ca 30 %. I Frankrike steg resandet med ca 30 % då ett byte togs bort i en TGV-relation. Andra vetenskapliga studier indikerar att betalningsviljan för biljetten minskar med 9-13 % om man behöver byta. Missade byten på grund av försenade tåg är en annan dimension av bytesproblematiken och kan ses i samband med faktarutan i kapitel 2.2: I och med att andelen förseningar är förhållandevis högt blir det många missade byten.

Byten värderas även olika negativt beroende på bytens bekvämlighet. I vissa situationer och för vissa människor är det extra besvärligt med byten, t.ex. då bytet är obekvämt eller då man har mycket bagage. Eftersom kollektivtrafik i nätverk trots allt bygger på att man ibland behöver byta så är bytespunkterna mycket viktiga.

För många kollektivtrafikresenärer innebär resan till och från arbetet att de måste byta färd sätt någon gång under resan. Och då är det bra om dessa byten inte innebär någon betydande tidsförlust för den resande. För Alicia innebär kollektivt resande en väntan på Sala station i 50 minuter innan anslutningståget kom. För henne blev väntan till slut för mycket.

För flera av respondenterna finns dock de teoretiska förutsättningarna för en smidig och enkel resa till och från arbetet, dvs. ankomst- och avgångstiderna är synkade med varandra och systemet har formats utifrån ett helhetsperspektiv. Likt respondenterna i kapitel 2.2 (Opålitligheten) är det dock flera respondenter som drabbats av osynkroniserade anslutningar – och därmed en oacceptabelt lång väntan – när förseningar har inträffat. För Wilma har anslutningsproblematiken inneburit att hon varit nödgad att införskaffa en extra bil som hon har stående vid tågstationen utfall tåget blir försenat och hon därmed missar sin anslutningsbuss.

*Jag har inte möjlighet att färdas den sista biten med buss, fast jag egentligen vill. Jag kan nämligen aldrig vara säker på att bussen stannar om tåget kommer för sent – och det gör det jätteofta! Så då kör bussen, och då skulle jag komma för sent var och varannan dag. Så nu har jag alltså **tvungats köpa en extra bil** och ha den stående på stationen, bara för att kollektivtrafiken inte fungerar. Om bussen gick fem eller tio minuter senare så att jag skulle hinna med den – och då skulle jag kunna sälja bilen. Och oj, vad jag hade tjänat pengar på det!*

Wilma, Ystad-Klågerup >> Bytt till bil en del av resan

Även för Sara och Matilda har förseningar i kollektivtrafiken medfört att de ofta missar sina anslutningar – vilket i förlängningen har fått dem båda att börja åka bil istället.

*Tidigare så var det en väntetid på bara 3 minuter mellan ankomst och avgång, men den första bussen var ofta försenad, så då blev det en otrolig stress. Ibland behövde jag springa till Svedalabussen för att hinna med den, men ofta hann jag inte med den alls. Då var jag tvungen att sitta och vänta i 20 minuter på nästa buss – och **det var både kallt och frustrerande**. Det var ju väldigt stressande också, för då var jag tvungen att ringa till jobbet och berätta att jag blir sen. Jag vill egentligen hellre åka kollektivt om det hade gått. Man kan läsa och det är mysigt att åka buss. Svedalabussen fungerar jättebra, men det är anslutningsbussen i Malmö som ofta strular. Det blir verkligen ett stressmoment, så det har verkligen varit väldigt skönt att kunna åka bil.*

Matilda, Malmö-Svedala >> Bytt till bil

*Det var ju väldigt mycket förseningar i vintras. Och det ställer framförallt till med problem när man ska byta buss, för **missar man en buss så kan det ta 2.5 timme** istället för 1.5 timme att ta sig hem. Så det var det som fick bågaren att rinna över.*

Sara, Osbyholm-Svedala >> Bytt till bil (periodvis)

2.6 Restiden

Sara är 32 år och bor med sin man, sina katter och ett marsvin i ett litet hus utanför Hörby i Skåne. Hon älskar att vara i naturen och att påta i trädgården – det är verklig livsglädje för Sara.

Sara arbetar i Svedala ungefär 6.5 mil från hennes hem. Vanligtvis åker hon buss till jobbet – en resa som tar 1.5 timme. Men att spendera 3 timmar om dagen på resande fot har blivit för mycket för Sara. Vetskapen om att samma resa med bil tar 45 minuter – det vill säga hälften så lång tid – har gjort det allt svårare för henne att motivera sin kollektivtrafikpendling.

-Jag har problem med min rygg och vill egentligen inte köra bil till jobbet. I bilen kan jag ju inte heller göra någonting annat under tiden – jobba, läsa eller prata med mina medresenärer. Men den långa restiden gör att jag allt oftare väljer att köra själv ändå.

Det som framför allt påverkat Sara är resandet under sommarhalvåret, då hon valt att köra bil så gott som varje dag. Hon vill inte behöva sitta på en buss i 1.5 timme när solen skiner – hon vill hem till sin trädgård och njuta av sommaren.

Ett antal vetenskapliga studier har visat på att det verkar finnas ett övre tak på hur mycket tid vi är beredda att lägga ner på att förflytta oss en vanlig vardag. Denna gräns ligger omkring 80 minuter. Överskrids gränsen reagerar de flesta av oss med att byta till ett snabbare färd sätt eller med att på något sätt minska behovet av förflyttningar respektive deras längd.

En annan viktig faktor att ta hänsyn till när det gäller restid är konkurrenskraften gentemot bilen. Denna brukar mätas i form av restidskvoter, dvs. förhållandet mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil. En tumregel är att det inte bör ta mer än 50 % extra tid att åka kollektivt till jobbet än att åka bil. Då väljer många, cirka hälften, kollektivtrafiken.

Bland andra har Västtrafik i sin regionbusstrategi satt upp mål för en acceptabel restidskvot. I så kallade hög- och medelfrekventa stråk ska restidskvoten vara 1,3. För expressbussarna ska restidskvoten max vara 1,2. Allmänt anses restidskvoter under 0,8 vara bra standard, 0,8-1,0 god standard och 1,0-1,3 acceptabel standard. Allting därutöver är icke-acceptabel. SL har också restidskvoter som gäller för resor med mål i olika delar av nätet.

Restiden är en aspekt som många av respondenterna kommer in på i sina beskrivningar av varför de har genomfört en förändring. Långa restider utgör också en aspekt – eller konsekvens – i flera av de föregående anledningarna, exempelvis gällande osäkerheten och anslutningarna. Förseningar, osynkroniserade anslutningar och inställda avgångar medför alla att restiden upplevs som väldigt lång.

Ett par av respondenterna har dock angivit restiden som huvudskäl på frågan om varför de har genomfört en förändring. Och i likhet med Saras berättelse tar kollektivtrafikresan för några av respondenterna betydligt längre tid än vad samma resa med bil tar. Att byta till bil har därför varit den enda utvägen för några av respondenterna – i deras strävan att frigöra lite mer tid i vardagen.

Med bil så tar resan hälften så lång tid. Även om jag bor nära stationen i Malmö så tar det ändå 1.5 timme att ta mig till jobbet. Det är ju inte bara överfarten i sig, utan man måste byta i Köpenhamn. Med bil tar resan bara 35-40 minuter.

Kristian, Malmö-Köpenhamn >> Bytt till bil (samåkning)

Med bil tar resan ungefär 45 minuter. Jag halverar restiden. Jag tänkte 'jag tar bilen idag, det går fortare', sen så ja, blir man ju lat och har man väl gjort det en gång så har man brutit isen.

Erik, Örsundsbro-Västerås >> Bytt till bil

Det tog 45 minuter att åka med buss, och bara 15 minuter att köra. Så jag tjänar ju 1 timme per dag tur och retur genom att åka bil. Sedan så har jag flexitid också, så om jag vill sluta 15.40 istället för 16 så kan jag göra det, men det finns ju inga bussar som kan ta mig hem då. De går liksom bara en gång i halvtimmen på eftermiddagarna. Eftersom det också är mycket patientarbete i mitt jobb så kan man inte alltid styra över arbetstiderna. Så ibland måste man jobba över och då måste man stanna ytterligare en halvtimme – även om man bara ska skriva en journal som tar 10 minuter att skriva. Så med bil är jag mycket mer fri.

Elsa, Malmö-Bjärred >> Bytt till bil

Att balansera tiden i vardagen kan likt ovanstående berättelser innebära att man väljer ett snabbare färdssätt i form av bil för att få det hela att gå ihop (trots ökade kostnader och begränsade möjligheter att använda restiden). För Elias var dock avståndet till arbetet så pass långt att ett färdmedelsbyte inte hade gjort någon större skillnad. För att Elias skulle få ihop sitt livspussel var han därför tvungen att ta med sig familjen och flytta till arbetsorten.

Det blev en ohållbar situation att vara familjefader och arbeta fulltid, när man bor i Stockholm och jobbar i Västerås. Det gick inte att få ihop. Det var för jobbigt helt enkelt. Vi flyttade därför hela familjen, det var en bra helhetslösning Men det sociala livet har blivit lidande. Kulturutbudet är mycket skralare i Västerås. Och så är det synd att vi kom längre ifrån övrig släkt och vänner. Umgänget med släkt och vänner har blivit mer sporadiskt jämfört med tidigare. Nu har jag dock fått en bättre balans mellan arbete, familj och fritid.

Elias, Stockholm-Västerås >> Bytt bostadsort

2.7 Komfort & Service

Lukas är 47 år och bosatt i Göteborg. Lukas arbetar som lärare på Högskolan i Borås. Han har pendlat med buss till sitt arbete i 15 år, en resa som tar en knapp timme.

Tureorna har alltid varit täta och bussarna håller tiden skapligt, på den fronten är Lukas nöjd. Men under dessa 15 år av kollektivpendling har Lukas upplevt en gradvis försämring av komforten på bussarna.

-Jag är rejält trött på kollektivtrafiken. Det är ett elände att varje dag behöva be-fatta sig med den. Standarden på bussarna är fruktansvärt dålig; många bussar är gamla och bullriga, de saknar gardiner, vilket gör att man får solen rakt i ansiktet, klimatanläggningarna fungerar inte och sätena är lösa. Det är dessutom stökigt, ofta är stämningen irriterad och folk är stressade.

Den försämrade komforten ledde till att Lukas fick en känsla av vantrivsel varje gång han steg på bussen, vilket byggde upp en irritation inom honom. Till slut var måttet rågat och när Lukas fick ekonomi för det var valet lätt: han köpte en bil och började bilpendla.

-Det är tråkigt. Det skulle kunna fungera så bra. Om det sattes in bussar med hög komfort skulle jag absolut börja åka kollektivt igen.

För att kunna utnyttja restiden på bästa sätt krävs en viss nivå av komfort i kollektivtrafiken. En del av resenärerna väljer medvetet att köpa en något dyrare biljett för att få en högre komfort under sin resa. Detta för att kunna arbeta eller vila bättre på tåget eller bussen. Erbjudandet att kunna köpa till mer komfort och service är ett medvetet erbjudande för att vinna speciella kundkretsar, till exempel tidigare flygresenärer eller bilister. Om servicen inte lever upp till förväntningarna som man har väckt kan detta leda till en dålig image och i längden till ett tapp på resenärer. En vetenskaplig studie vid KTH har även visat att restiden upplevs som längre med lägre komfort och möjligheten att arbeta under resan minskar.

Men även i vanliga bussar och i tågens andra klass är det viktigt att alltid hålla en bra service- och komfortnivå, dels för att inte förlora resenärer men även för att visa att man värderar resenärerna man har högt.

Det är inte många i denna studie som har genomfört en förändring på grund av att komforten eller servicen har upplevts som otillräcklig. Lukas är tillsammans med Måns de enda två respondenterna som uppger komfort och service som faktiska skäl. Där Lukas lägger sitt fokus på komforten och kritiserar det undermåliga skicket på bussarna, framhåller Måns den undermåliga servicen.

Måns har en lång resa till och från arbetet då han pendlar mellan Karlstad och Stockholm. Måns betraktar dock restiden som arbetstid och värdesätter möjligheten att lugn och ro kunna arbeta på tåget. Han betalar gärna den extra kostnad som en förstaklassbiljett innebär, bara han får den service som han betalar för.

*Det handlar om bekvämlighet och **respekt för oss som betalar mer än de som köper vanliga biljetter i 2:a klass. Resebolagen borde uppskatta den lilla klicken av pendlare. Det var ju några tillfällen när det körde ihop sig, när man kände att man blev behandlad som alla andra. Någon gång blev jag lämnad kvar i Hallsberg, och jag är ju faktiskt inte en vanlig biljettköpare, jag är en årskortsresenär. Och då kunde de ju fixat en taxi till mig så att inte jag blivit kvarlämnad för att tåget inte väntade. Jag fick vänta två eller tre timmar till nästa tåg. Jag gillade ju att åka tåg egentligen. De där timmarna kunde man använda till att tänka, vila, lämna jobbet bakom sig, förbereda sig för jobbet och så vidare. Restid behöver inte vara bortkastad tid. Det måste resebolaget tänka på, att se till att det är täckning hela vägen och att man kan använda trådlöst internet, att det finns en kaffemaskin i första klass och så vidare.***

Måns, Karlstad-Stockholm >> Bytt arbetsort

Även om det är få respondenter som anger komfort eller service som huvudskäl till varför de valt att genomföra en förändring, så är det väldigt många som, i sina beskrivningar av varför de valt bort kollektivtrafiken, passar på att framhålla sitt missnöje gällande just dessa faktorer. Ett par av respondenterna framhåller, likt Måns ovan, ett påtagligt missnöje över att inte få den service som de betalar för.

*Jag åker 1:a klass. Och jag kan säga att X2000, det är inte 1:a klass. De vagnar vi fick, det är samma komfort som i 2:a klass fast man betalar betydligt mer. Obekväma säten. **Åker man 1:a klass så vill man känna att man har gott om plats och att man känner att man kan jobba hela vägen.** Ibland är det inte rätt tåg och då har de inte alla vagnar med. Alla har ju inte eluttag till att koppla in datorn. Man vill inte heller ha en vagn där folk måste gå igenom för att komma till kafévagnen. Det handlar om att kunna jobba på tåget i lugn och ro. Det tycker jag är jätteviktigt. Alltså kaffe, tidningar och te är jätteviktigt för andra men inte för mig, det är viktigast att kunna jobba i lugn och ro. Och att man har tillgång till internet även på Intercitytågen, det var det inte sist jag åkte.*

Klara, Sunne-Stockholm >> Bytt till bil

*Normalt åker jag ju 1:a klass, så **jag förväntar mig frukost och en lugn och tyst avdelning där jag kan jobba med internetuppkoppling.** Men när tågen är inställda och jag får åka Intercity, får jag ingen frukost, inget internet, får ofta sitta i 2:a klass och kommer dessutom för sent.*

Ester, Karlstad-Stockholm >> Reser mer sällan

Flera av respondenterna framhåller bristen på sittplatser på tågen som den främsta kritiken gällande komforten på kollektivtrafikresan.

*För få sittplatser. Det är ju väldigt frustrerande. Speciellt när man sitter och **tänker på de pengar man lägger ut för sin biljett**, så tycker man att man i alla fall ska vara garanterad en sittplats.*

Stella, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt arbetsort

*Det viktigaste på tåget för mig var att jag fick plats att sitta. **Väldigt ofta fick jag stå på hemvägen**. Det behövs inte så mycket annat än en sittplats egentligen. Det här med att det nu finns en strömkontakt är ju jättebra, men sittplats är ännu viktigare. Man blir väldigt irriterad när man behöver stå – onödig irritation.*

Lovisa, Helsingborg-Lund >> Bytt bostadsort

*Mitt på dagen är det inga problem, då kör de tomma tåg. Sen klockan 16 har de ett (1) tåg och 800 människor som ska in. **Det är lite som i Indien**. Man sitter på bagagehyllorna och, ja, det är beundransvärt att folk orkar.*

Kristian, Malmö-Köpenhamn >> Bytt till bil (samåkning)

Flest respondenter framhåller det eftersatta underhållet – både på buss och på tåg. Kritiken rör allt från icke fungerande luftkonditionering till lösa säten.

*Det började egentligen när de bytte bolag i Malmö. Det började kludda massor med bussarna, de var dåligt luftkonditionerade och **man kunde inte ens sitta rakt på sätet**, de flög bara bak hela tiden.*

Elsa, Malmö-Bjärred >> Bytt till bil

*Viktigt att toaletterna är hela, att det finns kaffeautomater som fungerar, **att det inte är fel på dörrarna hela tiden**, det är ofta dörr-fel och man vet inte var man ska kliva av.*

Julia, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

***Bussarna är i ett fruktansvärt dåligt skick**. Veolia, som kör bussarna, de slängde in sina skruttbussar på denna linje, så exempelvis mitt på sommaren så stod värmen på fullt blås för de kunde inte stänga av värmen. När man klagade på det till ansvariga på Veolia så fick man beskedet att det skulle komma nya bussar i november – men det vill man ju inte höra, för problemet är ju nu!*

Ida, Trelleborg-Svedala >> Bytt till bil

*Det är väldigt viktigt för mig att ha el och att internet finns. Och att man sitter bekvämt och har tillgång till ett litet bord. När jag sitter på tåget är **ofta någonting trasigt**.*

Emil, Karlstad-Kista >> På väg att byta bostadsort

*Det var dålig kvalitet på bussarna efter den sista upphandlingen som man genomförde. Under de första åren så var det ett konglomerat av en massa olika bussägare; småföretag. Och de tyckte jag hade bra kvalitet på sina bussar och bra bemötande. Sedan var det en upphandling som vanns av ett annat bussbolag – jag tror det var Swebus – men de bussarna var 3-axlade och hade **en fruktansvärd ljudvolym när de vrålade upp för backarna**. Dessutom gick det inte*

att stänga av värmen på sommaren, så det var varmt som fan, och på vintern var det kallt för då kunde man inte sätta på värmen för den var sönder. Det var ju inte alltid så, men tillräckligt ofta för att man skulle reta sig på det.

Albin, Oskarström-Halmstad >> Bytt till bil

*Det dåliga med bussen är att de ibland är i väldigt dåligt skick. Ibland är **sätena lösa och oftast finns det inte något säkerhetsbälte.** Ganska ofta är det något fel på dem.*

Sara, Osbyholm-Svedala >> Bytt till bil (periodvis)

2.8 Hållplatserna

Albin är idag 61 år och har pendlat med buss mellan sitt hem i Oskarström och arbetet i Halmstad i över 30 år. Han har cyklat de två kilometrarna ner till busstationen och sedan satt sig på bussen – en bussresa på två mil som tar drygt 20 minuter. Pendlingen har alltid varit till belåtenhet för Albin, men när han för tredje gången fick sin cykel stulen vid busshållplatsen rann bågaren över.

Jag gick hem till min fru och sa 'Nu skiter jag i vad du säger, jag köper en bil och börjar köra till jobbet'. Och det gjorde jag, och har kört bil ända sedan dess.

Att gång på gång komma hem ifrån en lång arbetsdag och hitta sin cykel med sönderskurna däck, trasiga lampor, böjda ekrar – eller att inte hitta cykeln alls för att den blivit stulen – gjorde att det blev för mycket för Albin. Att han dessutom har tummen mitt i handen när det kommer till cykelreparationer gjorde inte saken bättre. En välövervakad hållplats där han tryggt kan ställa sin cykel utan att behöva oroa sig för huruvida den finns kvar eller inte när han kommer tillbaka, hade enligt Albin själv gjort att han hade fortsatt pendla med buss, precis som han gjort i alla dessa år.

Kollektivtrafikresan börjar innan man stiger på bussen eller tåget. Vägen till och från hållplatsen samt själva hållplatsen är viktiga delar i hur vi upplever kollektivtrafikens kvalitet. Området runt hållplatserna ska upplevas som tryggt och vara tillgänglig för alla trafikanter, oavsett om man är barn, äldre eller har ett funktionshinder. Hållplatsen kan anses vara skyltfönstret för kollektivtrafiken för de som inte använder denna frekvent. Utöver bra pendlarparkeringar för bil och cykel ska det bland annat finnas bra belysning, sittmöjligheter samt en tydlig tidtabell. Dessutom ska hållplatsen upplevas som ren och välskött. Om så inte är fallet blir kollektivtrafiken otillgänglig för vissa grupper samt mindre attraktiv för andra.

Alla kan inte åka kollektivt från dörr till dörr, utan behöver först färdas med cykel eller bil en bit av vägen, för att sedan ta bussen eller tåget vidare. För dessa resenärer är det viktigt att det finns fullgoda pendlarparkeringar. Albin behövde en säker och bra cykelparkering för att hans kollektivresa skulle fungera bra. I Carls fall finns det redan en pendlarparkering för bilburna pendlare. Problemet är bara att den parkeringen ofta blir full om man kommer lite senare på morgonen. Carl berättar att han vid flertalet gånger varit tvungen att parkera utanför pendlarparkeringen – vilket gjort att han har fått kostsamma parkeringsböter. Så nu parkerar han inte längre där om parkeringen är full, utan tar bilen ända till jobbet.

Pendlarparkeringen vid stationen i Bålsta blir snabbt full, så det gäller att komma tidigt. Men det fungerar inte när man ska lämna på dagis först, och då tar man bilen hela vägen istället.

Carl, Järfälla-Västerås >> Bytt till Bil (periodvis)

2.9 Informationshanteringen

Betydelsen av bra information är ofta underskattad fastän den spelar en stor roll för hur resenärer upplever kollektivtrafikens kvalitet. Det är svårt att kvantifiera innebörden av bristande information för bland annat antalet resor på en sträcka och det finns få studier gjorda kring detta. Men det står klart att kollektivtrafikens image i stor utsträckning är beroende av bra information. Framförallt vid förseningar och stopp är det viktigt för resenärerna att få bra och fullständig information för att kunna planera sin vidare resa. Annars hamnar resenären i en onödig beroendesituation.

Ingen av respondenterna har slutat åka kollektivt eller bytt bostadsort eller arbetsort enbart på grund av undermålig informationshantering. Men många framhåller ändå denna faktor som ett påfallande störningsmoment som gör kollektivtrafikresan mer oangenäm än vad den skulle kunna vara. I några av de fall där respondenterna genomfört en förändring på grund av osäkerheten, skulle sannolikt bättre hanterad information kunna motverka detta bortfall från kollektivtrafikresenärsskaran. Det som irriterar mest är att avgångstiderna vid förseningar skjuts fram i korta intervaller hela tiden – vilket gör att resenärerna inte kan använda väntetiden till något vettigt.

*Man går från jobbet och så får man stå och vänta på perrongen och så säger de att nu är det 5 minuter för sent, nu är det 10 minuter för sent, nu är det 15 minuter för sent. **Hade man vetat det hade man ju kunnat vara kvar på jobbet.** Informationen är ju väldigt dålig oftast. Om det är något större problem så kan de ju tala om på en gång att vi måste vänta till nästa tåg, då har man i alla fall en möjlighet att göra någonting under den tiden. Allt handlar ju egentligen om tid, jag tycker att de är dåliga på att respektera sina resenärers tid.*

Stella, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

*Informationen är otroligt bristfällig. Man står och fryser utomhus i en timme för att de flyttar fram avgångstiderna fem minuter i taget. De borde berätta direkt vad det handlar om, för oftast är det ju att ett tåg är inställt. **Information, information – ärlig information är vad som behövs!***

Vera, Mariefred-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Då står man på perrongen och tänker '3 minuter, det är inte mycket', men när 3 minuter har gått så säger de att tåget är 6 minuter försenat. Det läggs alltid på med 3 minuter. Istället för att man från början säger att det kommer att vara minst 15 minuter försenat. För vet man det direkt så kan man ju gå och sätta sig någonstans, eller gå på toaletten eller ta en kaffe. Man kan ju inte använda tiden; 3

minuter kan inte användas till någonting, inte ens gå på toa. Då missar man kanske tåget. Så man får stå där, och det är oberoende av väder och vind. **Även om det är snöstorm så får man stå nere vid perrongen och vänta.** Och det ökar ju också irritationen bland passagerarna.

Alice, Lund-Köpenhamn >> Bytt arbetsort

SJ borde informera bättre – och att de informerar i tid. Att de inte skjuter fram 5 minuter och 5 minuter och så ställer man in tåget. Ställ in tåget från början så att man kan gå och göra någonting annat! Inte tala om 5 minuter efter avgångstid att 'oj, idag är tåget försenat'. **De är jättedåliga på att informera.** Om tåget inte startade på morgonen eller om konduktören inte kom – det vet de ju och då kan de tala om det på en gång för då kan man välja att ta bilen direkt. Annars står man där och väntar och väntar.

Julia, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

En annan aspekt av den bristfälliga informationshanteringen är att informationen i vissa fall känns opålitlig. Två av respondenterna framhåller att tågpersonalen sällan vet någonting – och ibland ges till och med motstridig information beroende på vart man vänder sig.

Informationen är oftast väldigt dålig, och **det märks att de inte har någon koll på vad som är fel.** Ibland känns det som om de bara säger att 'vi väntar på att ett tåg ska köra ut' men i själva verket så ser de bara ett rött ljus och vet inte vad det beror på. Jag tycker att tågledningscentralen borde ha ständig radiokontakt med både föraren och tågpersonalen.

Dennis, Malmö-Lund >> Bytt till bil

Det är hela tiden SJ som fallerar. Stup i kvarten är det någonting – och det är förskräckligt tycker jag. Det blir liksom aldrig bättre heller, utan det bara snackas. Det ställs in tåg, tågen är försenade och man får inte någon information. Det verkar som om tågpersonalen inte heller vet något, utan ett tåg kan bara försvinna. Viss information kan även vara fel: **det står en sak på tablåerna och det ropas ut något annat i högtalarna,** något tredje står på hemsidan och något fjärde säger tågpersonalen ombord. Så de beter sig som yra höns – det är extremt oprofessionellt. Det är amatörmässigt drivet alltihop.

Emil, Karlstad-Kista >> På väg att byta bostadsort

3. Framtiden

Många av respondenterna i denna studie har en grundläggande positiv syn på kollektivt resande som företeelse. De har ju trots allt en gång i tiden aktivt valt att färdas på detta sätt. Av olika anledningar har de dock valt att förändra sin tillvaro och/eller sitt sätt att resa. Hur förhåller sig då respondenterna till framtidens kollektivtrafik, och i viken utsträckning tror de själva att de kommer att utnyttja kollektivtrafiken i framtiden?

I detta kapitel presenteras respondenternas syn på framtidens kollektivtrafik genom att belysa huruvida de tror att de kommer att återvända till kollektivtrafiken – och vad som sådana fall skulle krävas. Som en avslutning presenteras respondenternas egna önskemål och förbättringsförslag gällande framtidens kollektivtrafik.

3.1 Att återvända till kollektivtrafiken

Trots att merparten av respondenterna har en positiv inställning till tanken bakom kollektivt resande, är det enbart ett fåtal som tror att de faktiskt kommer att återvända. Ofta handlar det om att gränsen är nådd – för hur mycket de är beredda att anpassa sin tillvaro till förmån för kollektivtrafiken. Amanda och Stella är två av de som hoppas kunna återvända.

Jag är positivt inställd till kollektivtrafik. Jag räknar med att åka buss igen när barnen blir större och de kan ta sig till skolan själva. Jag tror att det finns vinster trots att det tar längre tid. Man kan ju anpassa sina tider.

Amanda, Strömbäck-Umeå >> Bytt till bil

Det är absolut mitt mål att börja åka kollektivt igen. Det är ju mer miljövänligt också, än att alla sitter i varsin bil. Men nu blir ju skillnaden att jag har två barn som ska hämtas och lämnas, så vi får helt enkelt se hur det funkar.

Stella, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Vissa har lägre förhoppningar inför framtiden och tror sig inte kunna återvända till kollektivtrafiken. Det kan ha många orsaker – ovissheten kring att komma till arbetet eller hem i tid, låg tilltro till underhållet av infrastrukturen, förändrad livssituation eller att man inte tror att tidtabeller läggs om så att de passar ens rutiner.

Jag kommer nog inte att gå tillbaka till kollektivtrafiken igen, tyvärr. Det funkar helt enkelt inte, om mitt arbete ska fungera.

Moa, Södertälje-Mariefred >> Bytt till bil

Det ska mycket till för att jag ska börja åka kollektivt igen. Det är för många risker idag. Det är ju som att säga att 'mitt resande, det lämnar jag över till någon annan'. Den som kör är den som kör. Tar jag bilen är jag herre över mig själv, jag kan planera när jag ska åka.

Jesper, Karlstad-Stockholm >> Bytt till bil

Det är låga utsikter för att det ska lösa sig så att jag kan åka hem mitt i veckan igen. Det är ju mer trafik på spåren nu, järnvägens infrastruktur måste ju underhållas varje år, gör det inte det så fallerar alla grejer på en gång. Det bygger på ständiga förbättringar, annars blir det en jätteinvestering. Man måste gnetta vartenda år – och det görs inte. Därför är jag inte särskilt hoppfull.

Ester, Karlstad-Stockholm >> Reser mer sällan

Många av respondenterna är noga med att poängtera att de är positiva till kollektivtrafiken – trots allt – och gärna hade återvänt om det bara var möjligt. Miljöaspekten framhålls av flera av respondenterna som särskilt viktig i detta avseende.

Det känns som att det är framtiden med kollektivtrafik, jag gillar det, det är ett bra koncept. Jag uppskattar att det finns alternativ till bilen. Skulle det passa bättre för mig i min situation skulle jag gärna åka.

Alex, Lidingö-Västerås >> Bytt till bil

Av miljöhänsyn vill jag åka kollektivt, men det är ju rätt så bökigt när det inte går.

Alicia, Västerås-Hedemora >> Bytt arbetsort

Alltså att åka kollektivt är ju fantastiskt! Man slipper styra själv, förmodligen är det ganska bra däck på bussen, chauffören är utvilad, man kan gå på toaletten på tåget och fika jämfört med stackarna som ska ligga på vägen och byta däck och tanka och miljöaspekten ska vi inte ens tänka på. Jag är väldigt mycket för kollektivt resande, för både bekvämligheten, säkerheten och miljön.

Måns, Karlstad-Stockholm >> Bytt arbetsort

3.2 Vad som krävs för ett återvändande

Vad som skulle locka respondenterna tillbaka till kollektivtrafiken varierar. Främst handlar det givetvis om att avhjälpa de problem som belysts i denna rapport – allt ifrån opålitlighet och dålig komfort till osynkroniserade avgångstider och alltför tidskrävande resor.

För Kristian, liksom för flera andra av respondenterna, finns även andra aspekter med i vad som krävs för en framtida kollektivtrafikpendling: det handlar om priser och möjlighet att arbeta under resan. För Kristian, som börjat samåka med några kollegor, skulle ett kollektivt resande dessutom kunna leda till ökad flexibilitet.

Hade det kostat hälften så mycket och varit i tid, så hade jag naturligtvis åkt kollektivt. Det finns ju även en möjlighet att jobba på tåget om det inte är överfullt och man inte behöver stå. Det hade ju på ett sätt varit mer flexibelt, att samåka med en kollega kräver ju att man kommer överens om tider.

Kristian, Malmö-Köpenhamn >> Bytt till bil (samåkning)

Just pålitligheten, att kunna planera och styra över sin vardag och sina rutiner, är viktigt för många respondenter. Ibland viktigare än hur lång tid det tar eller hur ofta turerna går. Emil är påtagligt upprörd över bristerna i planeringen.

Det är jätteenkelt. För att jag ska börja åka kollektivt igen krävs att tågen går och kommer fram i tid. Vi lever i 2000-talet! Att inte klara av att köra tåg i tid och som kommer fram i rätt tid, det är för mig... otrolig brist på planering från makthavarna. Det kan ju inte vara en överraskning för någon att det är fler människor som vill resa idag än det var år 1900 när de bygde tåget.

Emil, Karlstad-Kista >> På väg att byta bostadsort

*Pålitligheten är det viktigaste för att jag skulle börja åka tåg igen. Det är inte så viktigt att det går fort eller sådana saker, **det viktigaste är att jag vet när jag kommer fram.***

Dennis, Malmö-Lund >> Bytt till bil

För Adam handlar det även om trovärdighet. Det är viktigt att ha förtroende för en verksamhet man är nödgad att förlita sig på varje dag, annars blir situationen till slut ohållbar. Framförallt i Adams fall, då han tillbringar 15 timmar i veckan ombord på ett tåg.

Om jag ska kunna se mig själv som pendlare i framtiden krävs det givetvis en förbättring och att SJ ökar på sin trovärdighet. Det är det ingen tvekan om. Hade inte den här opålitligheten funnits, hade jag gärna fortsatt arbeta i Stockholm.

Adam, Karlstad-Stockholm >> På väg att byta arbetsort

3.3 Önskemål & förbättringsförslag

I intervjuerna fick respondenterna möjligheten att framhålla sina önskemål och förbättringsförslag; dvs. vad som i förlängningen skulle kunna få dem att återgå till kollektivtrafiken (om de inte redan flyttat eller bytt arbetsort). De flesta av önskemålen kretsar av naturliga skäl kring de faktorer som en gång i tiden fick respektive respondent att genomföra en förändring. Flera av resenärerna kommenterar dock prissättningen för kollektivtrafikresan.

Ingen av respondenterna har angett för höga priser som huvudanledning till sitt byte av arbete, bostadsort eller färdssätt, men många tycker att priserna bör bli lägre – åtminstone i relation till bilen. De som anser att priserna är höga vill dessutom försäkras om att få det de betalat för.

Generellt tycker jag att det ska vara billigare att åka kollektivt. Alltså bilen ska kännas som ett dyrt alternativ i jämförelse.

Olivia, Hallstavik-Stockholm >> På väg att byta bostadsort

Jag tycker det är väldigt märkligt, att för de pengarna man betalar är man inte ens garanterad en sittplats.

Stella, Stallaholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Höjs priserna för mycket är det inte lönt ens. Det är redan idag snudd på vad man kan betala tycker jag. 2700 är mycket pengar. Det är inte mycket man skulle kunna höja för att det skulle vara olönsamt för mig

Julia, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Flera respondenter berör även utbyggnaden av infrastrukturen i sina utsagor. Framförallt insatta är tågresenärerna, som ser fram emot de dubbelspår som byggs på många håll i landet. I Malmöregionen är det Citytunneln man sätter sitt hopp till. Önskemålet är att utbyggnaderna ska göra att tågen blir mer pålitliga och går oftare. Wilma förväntar sig även en förbättring av kvalitén på tågen, så att de mekaniska haverierna blir färre och pålitligheten ökar.

Det är bara en grej, att de skulle behöva bygga fler dubbelspår. Det är för mycket att man måste stanna någonstans och vänta på andra tåg.

Johannes, Skurup-Malmö >> Bytt arbetsort

Det har varit prat om att de skulle bygga pendeltåg ut till Norrtälje. I så fall skulle det gå mycket fortare och då skulle det vara ett alternativ på ett helt annat sätt.

Olivia, Hallstavik-Stockholm >> På väg att byta bostadsort

Jag förväntar mig bättre tåg som gör att tiderna hålls på ett bättre sätt.

Wilma, Ystad-Klågerup >> Bytt till bil en del av resan

Julia förmedlar en annan bild av verkligheten. Trots att järnvägen blivit dubbelspårig har tågen inte börjat gå oftare. Liksom övriga respondenter såg hon fram emot utbyggnaden, och ställer sig helt oförstående till att tågen – efter ombyggnationen – började dras in och att det fortfarande är så mycket folk på tågen att hon inte får sittplats.

Nu när man bygger ut Mälarbanan till tvåspårigt, så trodde ju vi som bor här ute att de skulle börja lägga tågen lite tätare, lite oftare. Kanske 20-minuterstrafik eller någonting sådant. Men så är det ju inte, de drar bara in mer och mer. Då undrar man varför de bygger ut järnvägen när man drar in på avgångarna. Det rimmar inte, tycker jag. Och SJ kan omöjligt säga att det är olönsamt när tågen är överfulla när man än åker.

Julia, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

Förutom dubbelspår och utbyggnad av infrastrukturen önskar många ett bättre underhåll av fordonen och kollektivtrafiksystemet. Detta är någonting som gäller alla typer av kollektiva färdssätt, även om det är tydligare inom järnvägstrafiken. Jesper föreslår att lösningen, tills ett hållbart och pålitligt system kommer till stånd, är att införa vissa tåg som garanterat kommer i tid. Hellre satsa på färre avgångar och tåg som håller tiden, än flera tåg varav inget kommer i tid. Även Oskar framhåller underhållet som en av de största faktorerna till varför järnvägstrafiken fungerar bristfälligt idag, och önskar en förbättring.

*Så länge man inte har dubbelspår, och dessutom missköter underhållet av systemet, så är det **många år kvar innan man kan få en förbättring**. Men under den tiden är det bättre att köra ett tåg som kommer i tid än att köra fem tåg som inte kommer i tid – så man vet att tar jag det tåget, då kommer jag fram.*

Jesper, Karlstad-Stockholm >> Bytt till bil

*Det är trist att man **hela tiden pratar om att det ska byggas nytt, nytt och nytt**; det ska byggas höghastighetsbana, man ska köpa in nya tåg och allt ska bli bättre. Men man glömmer ju det viktiga: man måste ta hand om den maskinpark och den spårväg som redan finns! Här försöker man istället spara in massa pengar, och det är ju detta som leder till att växlarna havererar, att tåg spårar ur, att det är sprickbildningar i hjulen och att det rivs ner kontaktledningarna. Det skiter man i, och så får vi resenärer ta smällen. Jag tror att det är detta som har lett till att järnvägstrafiken är så osäker, för underhållet är så eftersatt. Jämför man exempelvis med flygtrafiken så har man många fler regleringar. Där måste man ha checklistor på flygplanen, för skulle flygplanen ramla ner från himlen i parti och minut så skulle det ju bli ett jävla liv. Detta verkar inte alls finnas inom järnvägen.*

Oskar, Uppsala-Stockholm >> Bytt till bil

Ett konkret förbättringsförslag för tågtrafiken som en respondent framhåller är att ha reservlok stående på stationer där lok-brist kan uppstå. Filip har flera gånger tvingats vänta i Uppsala på att ett lok ska köras dit från Stockholm. Hade det funnits reservlok på plats hade detta kunnat undvikas.

En annan förbättring några av respondenterna framhåller rör bättre samordning mellan olika trafikbolag. En pendlare som exempelvis åker med både SJ, SL och lokaltrafiken ska inte behöva betala dubbla pendlingskort.

*Trots att det är landstinget som äger både SJ och Vaxholmsbolaget som kör båtarna, så **måste jag köpa två månadskort**! Så min kostnad blir dubbelt så stor jämfört med andra pendlare. Det är också en sådan sak som gör att man blir negativ.*

Hanna, Lidingö-Vaxholm >> Bytt till bil (periodvis)

Ytterligare en aspekt av förbättrad samordning rör information om alternativa färdssätt. Är en avgång försenad eller inställd, finns ofta andra sätt att ta sig vidare. Men hur ska man som resenär få information om detta? En respondent föreslår att information om andra avgångar, även med andra bolag, ska finnas tillgänglig på varje station, som en krisberedskap om någonting strular till sig.

Förbättringsförslag kring planeringen av framtidens kollektivtrafik rör ofta avgångstider och synkroniserade anslutningar. En respondent framhåller att det är viktigt att tidtabellen är genomtänkt och att avgångarna passar människors behov. Ett annat önskemål är resor med så få byten som möjligt. Varje byte innebär ofta en tidsförlust och utgör ett osäkerhetsmoment i sig. Alice understryker även vikten av att ha nära till sin hållplats.

*Båten går 8.45. Varför skulle den inte kunna gå 7.45 istället – så att den var **mer anpassad till normala arbetstider**? Och istället för att gå varannan dag på vintern, varför kan den inte gå varje dag?*

Hanna, Lidingö-Vaxholm >> Bytt till bil (periodvis)

*Ytterligare ett önskemål vore att man blev **bättre på att samköra**. Alltså att tåg eller bussar kan vänta när t.ex. ankommande tåg är försenat.*

Meja, Saltsjöbaden-Västerås >> Bytt till bil

*Man vill ha **så få byten som möjligt**. Varje byte innebär längre tid. Och sen att man har tillräckligt nära till stationen. Där jag bor är det faktiskt 15 minuters promenad till närmsta busshållplats, det lägger ju på en halvtimme om dagen på pendlingen.*

Alice, Lund-Köpenhamn >> Bytt arbetsort

På ett strukturellt plan menar vissa respondenter att kollektivtrafiken måste prioriteras upp. Den funktion kollektivtrafiken fyller i samhället är enligt dem mycket viktig. Det handlar bland annat om att få en rörligare arbetsmarknad genom att folk kan pendla till andra orter.

*Med allas intresse av att minska förbränningen av fossila bränslen så borde tågtrafiken, speciellt på den här typen av sträckor, prioriteras upp rejält. Det handlar ju annars om att köra bil i 30 mil. Men investeringarna måste göras för att man ska få folk att åka. Någon måste ta risken, staten måste gå in och göra det, precis som man gjorde när man byggde järnvägen. Då gick väl halva statsbudgeten åt. Dessutom tror jag att **rörligheten på arbetsmarknaden skulle förbättras** om kollektivtrafiken blev bättre. Det skulle inte behöva bli så dramatiskt om en arbetsplats på en mindre ort skulle lägga ner, om det fanns möjlighet att ta sig till andra ställen där det fanns jobb.*

Emil, Karlstad-Kista >> På väg att byta bostadsort

*Upprätthåller man en vettig förbindelse mellan Vaxholm och Lidingö, då kan man ju också **öppna upp för nya arbetsmarknader**. Boende i Vaxholm kanske faktiskt väljer att ta båten in till stan istället för att köra bil.*

Hanna, Lidingö-Vaxholm >> Bytt till bil (periodvis)

Stella uttrycker sin besvikelse på kollektivtrafiken med en undran om hur svårt det egentligen kan vara att få systemet att fungera – när så många uppenbarligen hade varit betjänta av en fungerande kollektivtrafik?

Det är ju så synd att man inte kan få till de bitarna som saknas. För det skulle ge så mycket åt folk. Att det finns så många som flyttar och byter jobb för att det inte funkar, det ska inte behövas. Det ska inte vara så svårt att få till det.

Stella, Stallarholmen-Stockholm >> Bytt till bil (periodvis)

David får avsluta detta kapitel. Han sätter fingret på den åsikt som många av respondenterna har gemensamt: man måste kunna lita på kollektivtrafiken för att den ska tillåtas vara en del av ens livspussel. För att åstadkomma detta krävs en helhetssyn hos trafikleverantören, där planeringen utgår ifrån den enskilda resenärens situation och behov.

*Tillförlitligheten är nog det viktigaste. Man måste veta att man kommer fram i tid. Det som är viktigt är förståelsen för helheten från trafikleverantören: **hur ser livet ut för någon som pendlar?** Om dessa saker skulle fungera så skulle jag välja kollektivt. Men eftersom de inte gör det väljer jag bort kollektivtrafiken.*

David, Strängnäs-Stockholm >> Bytt till bil

4. Sammanfattning och utblick

Sammanfattning

I föreliggande studie har 39 personer intervjuats som bor i olika delar av Sverige. De har varit med om att brister i kollektivtrafiken har tvingat dem till förändringar av antingen sina resvanor genom ett färdmedelsbyte eller av sin bostads- respektive arbetsort. Intervjumetoden har varit kvalitativ. Intervjuerna genomfördes via telefon och med hjälp av en intervjuguide (se bilaga 1). Personerna har inte behövt passa in sina svar i förformulerade svarsalternativ som i kvantitativa studier.

Två frågor skulle besvaras:

1. Var går gränsen för att det inte ska gå att bo eller jobba kvar på samma plats?
2. När slutar man åka kollektivt och byter färd sätt, vanligen till bil?

Kollektivtrafikresenärer är alla olika vilket gör att svaret på frågorna varierar. Resenärerna har olika önskemål och behov bland annat beroende på ålder, kön, familje- och arbetssituation, funktionshinder, biltillgång och personlig ekonomi. Behoven gör att gränsen för att inte kunna åka kollektivt längre på grund av olika brister i systemet samt benägenheten att reagera med flytt eller alternativt med ett färdmedelsbyte varierar bland olika personer.

På grund av detta är ett generellt svar på vilken typ av förändring som genomförs vid vilken brist i kollektivtrafiken nästintill omöjligt att ge. Studien koncentreras istället på att identifiera vilka typer av brister eller kvalitetsförsämringar i kollektivtrafiken som gör att resenären faktiskt omsätter tanke till handling. Handlingen kan då vara både flytt eller byte av färd sätt. Åtta anledningar har ringats in:

1. Opålitlighet
2. Avgångstider och turtäthet
3. Nedlagda stationer
4. Byten och anslutningar
5. Restid
6. Komfort och service
7. Hållplatser
8. Informationshantering

Bristande pålitlighet, opassande avgångstider, för långa restider och dålig turtäthet är de främsta skälen för att man ändrar sina resvanor eller sin bostads- respektive arbetssituation. Av de flesta intervjuade nämns minst en av dessa anledningar. Det tillkommer dålig informationshantering som i nästan alla svar var med, inte som avgörande faktor men som ett moment som förvärrar situationen och hur den upplevs.

Opålitlighet syftar till stor del på förseningar och inställda tåg som gör att man inte kan lita på tidtabellen. Detta leder i sin tur till problem med planeringen av arbetsdagen. Pendlingssituationen blir ohållbar när antalet tillfällen med förseningar blir för många. Den upplevda osäkerheten blir ännu värre när resenären får dålig eller ingen information. En planering av alternativ blir nästintill omöjlig. Förseningsstatistiken för sträckan Karlstad-Stockholm, där många av de intervjuade pendlar, talar för sig själv. Mellan december 2009 och november 2010 var mer än en fjärdedel av tågen mer än fem minuter försenade. I riktning mot Karlstad blev dessutom var tionde tåg inställt.

Turtätheten kan vara dålig både objektivt, det vill säga den är för låg för att erbjuda tillräckligt med flexibilitet, och subjektivt för dåligt. I de sistnämnda fallen kan personen t.ex. ha behov av högre turtätheter under vissa perioder av dygnet för att kunna hantera sin familjesituation. Försämringen kan då uppstå när livssituationen ändras till exempel genom tillskott i familjen. Kraven på turtätheten höjs i och med att barn måste hämtas på förskolan och mer spontana insatser krävs när barn blir sjuka eller andra oplanerade saker dyker upp. Ett allmänt mål är att ha en jämn turtäthet under dagen för att erbjuda resenärerna den flexibilitet de behöver.

En lägre turtäthet blir i vissa fall först ett problem i samband med opassande avgångs- respektive ankomsttider. När till exempel sista bussen eller tåget går för tidigt blir man väldigt bunden i sina aktiviteter. Eller den tidigaste avgången kan vara för tidigt ibland för att hinna med lämning på dagis medan nästa avgång är för sent för att komma till jobbet i tid. Här kan det vara lämpligt att undersöka pendlarnas önskemål och behov, till exempel genom ombordundersökningar. I många relationer på landsbygden är det en fast kundkrets som står för stommen i kollektivtrafiken. Att tillgodose denna grupperns behov är av stor betydelse för att behålla dagens kunder och möjligen kunna vinna fler resenärer genom att användarnas talar positivt om att resa med kollektivtrafiken. Det är givetvis också mycket viktigt att använda sig av attitydundersökningar som omfattar även de som inte åker kollektivt idag för att fånga in behoven hos de potentiella pendlarna.

Hur mycket tid man lägger ner på förflyttningar per dag är också ett viktigt argument vid bedömningen av huruvida kollektivtrafiken är ett rimligt alternativ. Hos de intervjuade handlar det både om restiden i fordonet men även restider som förlängs genom onödigt långa byten. Dessa hänger ihop med dålig synkroniserade ankomst- och avgångstider samt med förseningar som gör att man missar den anslutande bussen/det anslutande tåget. Det förstnämnda kan åtgärdas genom undersökningar av resandeströmmarna. Utifrån dessa går det att identifiera viktiga förbindelser där det krävs bra anslutningar. För det sistnämnda problemet med missade byten på grund av förseningar krävs en något större flexibilitet och service i systemet där anslutningsbussen kommunicerar med den försenade bussen/det försenade tåget och inväntar i den mån det handlar om hyfsat

stora resandemängder. Förutsättningen här är dock att balansen i systemet måste upprätthållas så att förseningar inte sprider sig i hela nätet.

Nedläggningen av en station är ingen vanlig anledning bland dem intervjuade. Men de som drabbas av en nedlagd station är extra utsatta då de helt blir berövade sina valmöjligheter i kollektivtrafiken. Pendling med kollektivtrafiken går inte att upprätthålla längre. Därför bör beslut om nedläggningar göras med stor eftertanke och en avvägning av insparade kostnader och förlorad nytta för berörda resenärer.

Försämringen i komforten kan vara en avgörande orsak för de personer som värderar komfort extra högt. Man kanske till och med har valt kollektivtrafiken på grund av en högre reskomfort. I dessa fall är förståeligt att man slutar använda kollektivtrafiken. Men även för övriga resenärer som inte baserar sitt beslut på just brister i komfort liknar denna faktor i sin effekt brister i informationshanteringen. När det kommer till kritan spelar bristerna i komforten in i beslutet som i första hand beror på opålitlighet eller sämre turtätheter.

I de flesta fall där personen har gett upp har lösningen varit att man byter till bil. För vissa är bytet periodvis, till exempel på vintern. 5 personer har dock tagit steget eller är på väg att ändra bostadsorten och 7 att byta jobbet på grund av brister i kollektivtrafiken. Dessa personer ser inget alternativ i att byta färdväg, restiden kanske är för lång eller man vill helt enkelt inte bli beroende av bilen. Opålitligheten är också i denna grupp ett huvudskäl tillsammans med restiden och avgångstider.

Flera av de utvalda personerna tillhör en speciell grupp, arbetspendlare som är medlemmar i olika pendlarnätverk runtom i landet och som dessutom har blivit drabbade av försämringar i kollektivtrafiken. Därför kan resultaten inte anses vara representativa för samtliga kollektivtrafikresenärer.

Resultaten ger dock en tydlig fingervisning för vilka anledningar som är avgörande för att man slutar att använda kollektivtrafiken. Den undersökta gruppen kan antas vara en av de mer "tålmodiga" användargrupperna. Många både gillar att åka kollektivt och är delvis beroende av kollektivtrafiken vilket gör att en förändring är svårare att genomföra än till exempel för en fritidsresenär. Arbetspendlingen är samtidigt stommen i en stor del av dagens kollektivtrafik runt om i landet så det är främst dessa grupper som borde tillgodoses med en bra resstandard.

Utblick

Föreliggande studie kartlägger på ett tydligt sätt huruvida brister i kollektivtrafiken kan leda till beslut bland resenärerna som både innebär att de får hantera långtgående förändringar i sitt vardagliga resande samt att de blir tvungna att gå över till mindre hållbara transportalternativ. Samtidigt är resenärer som man en gång har förlorat svåra att få tillbaka som trogna kunder. Därför borde trafikmyndigheterna och andra ansvariga vidta åtgärder som bekämpar de främsta orsakerna som gör att resenärer tröttnar på kollektivtrafiken eller helt enkelt inte kan använda sig av den längre. Detta måste vara av hög prioritet med tanke på en klimatvänlig utveckling av samhällets transporter samt även med tanke på den allt snabbare vardagen som många måste hantera.

Lyhördhet gentemot resenärernas behov är en viktig del i förbättringsprocessen, många har känslan av att man inte ser på deras behov. Det blir också tydligt att det hos en del av de intervjuade finns besvikelse och delvis till och med känslan av att ha blivit lurade i och med att löften om förbättringar genom till exempel infrastrukturutbyggnader inte har blivit infriade. Ett exempel är en dubbelspårig järnvägsutbyggnad som istället för att leda till förbättringar för resenären gjorde att det blev färre avgångar på sträckan.

Med anledning av fördubblingsmålet borde studiens resultat tas på stort allvar. Varje nöjd resenär är en viktig multiplikator för att uppnå målet, inga kunder får förloras på vägen. Men utan en tydlig prioritering av kollektivtrafiken är en fördubbling inte möjligt. Med prioritering menas här inte enbart att investera i ny infrastruktur utan framförallt att underhålla befintlig infrastruktur och att gå till grunden med de ovan identifierade bristerna. Varför är de så svåra att få bot på?

Bilaga 1: Intervjuguide

1. Bakgrund: Vem är du?
 - a. Bostadsort, ålder, kön, familjesituation?
 - b. Arbetsort, typ av arbete och arbetstider?
 - c. Vilka behov har du av att resa i din vardag?
 - i. Förflyttning till och från jobbet?
 - ii. Andra förflyttningar: t.ex. handla, lämna och hämta barn, sjukhusbesök/besök vid andra vårdinrättningar (inte bara för sin egen skull), besök vid andra offentliga instanser?
 - iii. Andra tider som styr din vardag? (T.ex. fritidssysselsättning, träning etc.)
2. Hur reser du idag?
 - a. Reser du med buss/tåg/bil/samåker du/ går eller cyklar du?
 - b. Vilka tider på dagen? Hur länge?
 - c. Hur långt har du till din arbetsplats?
 - d. Om du reser kollektivt: hur långt har du till hållplatsen (gäller såväl tåg som buss)
 - e. Finns alternativ till ditt resval idag? Brukar du alternera? Vilka skäl finns för att du alternerar?
 - f. Varför har du valt att resa som du gör idag? (Här kan finnas flera skäl!)
3. Har du bytt/funderat på att byta **färdsätt** (från buss/tåg till bil) under det senaste året?
 - a. Vad gjorde att du bytte?
 - b. Fanns det flera orsaker? (Försök att få så detaljerad bild som möjligt!)
 - c. Vad gjorde att du slutade att resa kollektivt?
4. Har du bytt/funderat på att byta **bostadsort** under det senaste året?
 - a. Hur kommer det sig att du valde att flytta?

- b. Var går/gick gränsen för att det inte ska/skulle gå att bo kvar?
- 5. Har du bytt/funderat på att byta *arbetsplats* under det senaste året?
 - a. Hur kommer det sig att du valde att byta arbetsplats?
 - b. Var går/gick gränsen för att det inte ska/skulle gå att arbeta kvar?
- 6. Till dig som valt att åka bil idag:
 - a. Skulle du vilja åka kollektivt?
 - b. Vad skullen krävas för att du skulle börja åka kollektivt?
- 7. Tror du att du kommer att resa kollektivt i framtiden?
 - a. Vad har du för önskemål och förväntningar på framtidens kollektivtrafik?
- 8. Finns det andra som du vet har andra önskemål och förväntningar på framtidens kollektivtrafik?