



LUNDS
UNIVERSITET

***Pågatåg och pandemi - vilka åtgärder är
relevanta för att få kollektivtrafiken i Skåne på
rätt spår igen?***

Arvid Eriksson

Vårterminen 2021

**SGEL36 Samhällsgeografi: Examensarbete inom Kandidatprogrammet i
samhällsplanering**

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Karl-Johan Lundquist

Abstract

This paper examines the state of public transportation in the Swedish county of Scania during the Covid-19 pandemic. Through travel statistics from the agency that runs the county's transit network (Skånetrafiken) it is concluded that travel numbers have decreased dramatically during the pandemic. Two employees at Skånetrafiken are interviewed and asked about what measures the agency has taken during the pandemic and how they view the role of public transit in Scania in the post-covid era. These measures and plans are then discussed and compared to literature on how public transit is best conducted. In the paper it is concluded that Skånetrafiken might have to diminish supply (which they to some degree already have) to keep up with costs and with the help of the literature it is established that this could have negative effects on ridership. However there are also measures being taken by the agency that are relevant according to the literature. These include among other things: actions that have already been taken such as new ticket options and an app that estimates congestion on board, but also plans for the future where free trials will be given to people that stopped using public transport during the pandemic and early plans on using ticket pricing as a way to minimize congestion. Finally the paper also analyses a study on the future of remote work in Scania and relates the results to public transit post-covid. It is concluded that the possible effects won't be of any big significance.

Keywords: *Public transportation, Public transit, Post-covid, Remote work, Congestion*

Innehållsförteckning

1. Introduktion	5
1.1 Inledning	5
1.2 Avgränsningar	5
1.3 Syfte och problemformulering	6
1.4 Bakgrund	6
2. Teori	7
2.1 Downs/Thomson's paradox	7
2.2 Kollektivtrafikens betydelse för fossila utsläpp	9
2.3 Prissättning som ekonomiskt styrmedel	9
2.4 Proverioder i kollektivtrafiken	10
2.5 Hur utformas en attraktiv kollektivtrafik?	11
2.6 Val av tillvägagångssätt	16
3. Metod	17
3.1 Sekundära källor och data	17
3.2 Forskningsintervjuer	19
3.3 Metodkombination	21
3.4 Samverkan med Region Skåne	22
4. Resultat	22
4.1 Resestatistik från Skånetrafiken	22
4.2 Intervju med Anders Wretstrand på Skånetrafiken	26
4.3 Intervju med Patrik Engfors på Skånetrafiken	29
4.4 Det potentiella distansarbetet i Skåne	32
5. Analys	34
5.1 Hur har kollektivtrafiken i Skåne påverkats av pandemin? Och har Skånetrafiken tagit några åtgärder?	35
5.2 Har Skånetrafiken några långsiktiga planer på hur kollektivtrafiken i Skåne ska hanteras efter pandemin?	36
5.3 Hur skulle ett förändrat distansarbete påverka kollektivtrafiken?	40
6. Slutsatser	41
6.1 Kommentarer	42
7. Källförteckning	43

Figurförteckning

- Figur 4.1.1: Resestatistik Öresundståg, 2019-2020. Sida 23.
- Figur 4.1.2: Resestatistik Pågatåg, 2019-2020. Sida 23.
- Figur 4.1.3: Resestatistik Stadsbuss, 2019-2020. Sida 24.
- Figur 4.1.4: Resestatistik Regionbuss, 2019-2020. Sida 24.
- Figur 4.1.5: Resetapp efter typ av färdmedel, 2020 jämfört med 2019. Sida 25.
- Figur 4.1.6: Oro över coronasmitta i kollektivtrafiken, mars 2020 - februari 2021. Sida 26.
- Figur 4.4.1: Antal pendlare till Malmö med potentiella distansyrken samt hur stor andel distansyrkes-pendlingen är av den totala pendlingen till Malmö. Sida 34.

1. Introduktion

1.1 Inledning

Coronapandemin har påverkat kollektivtrafiken på ett väldigt drastiskt sätt, den dramatiska minskning av resenärer som har skett är ett tydligt trendbrott från något som tidigare förändrats långsamt. Till exempel är resmönstrena sedan 1990 fram tills nu väldigt stabila trots flera stora förändringar i samhället. Internet och smartphones har haft sitt genomslag, flera ekonomiska hög- och lågkonjunkturer har kommit och gått. Som fenomen är denna skarpa förändring som nu skett i och med pandemin historisk och mycket intressant att undersöka. (Eliasson, 2021, 141) & (Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021, 15-20). En drastiskt minskning i resenärer är också viktigt att undersöka då det är viktigt att kollektivtrafiken tar plats på framtidens transportarena. Utan bra kollektivtrafik blir städers trafikproblem olösliga då en ökad kapacitet för bilresande aldrig enskilt kan lösa trängselproblematiken. Ökad kapacitet leder bara till att fler väljer bilen tills trängseln blir densamma som innan, detta undersöks i mer detalj i senare avsnitt. (Mogridge et al., 1987, 284). Kollektivtrafik är också viktigt ur miljöhänsyn då det är ett mycket mer miljövänligt alternativ jämfört med bilen. Att förflytta över resenärer från bilen till kollektiva alternativ är en viktig del i Sveriges klimatarbete (Winslott Hiselius, 2021, 52-53). Med bakgrund i detta granskar och diskuterar uppsatsen möjligheterna till åtgärder för att främja kollektivtrafiken när vi går in i framtiden och dess nya förutsättningar. Omfattningen i kollektivtrafikens resetapp i kombination med kollektivtrafikens betydelse gör ämnet samhällsrelevant och legitimt att undersöka. Vidare går det även att konstatera att distansarbetet fått ett rejält uppsving under pandemin då företag har fortsatt sin verksamhet trots att personalen varit tvungen att jobba hemifrån. Branschen som leder denna utvecklingen är IT-sektorn där företag som Facebook och Twitter ligger i spetsen men även andra branscher hänger med i de förändringar som sker. Då ett ökat distansarbete kan påverka resande är detta också relevant att undersöka i förhållande till kollektivtrafiken. (Region Skåne, 2020, 1).

1.2 Avgränsningar

Det som undersöks är kollektivtrafik och i uppsatsens kontext definieras kollektivtrafik som den reguljära trafik som bedrivs av Sveriges regioner, privat bedriven kollektivtrafik inkluderas inte,

mer om detta i bakgrundsavsnittet. (Transportstyrelsen, 2021). Geografiskt avgränsas studien till Skåne och därmed Skånetrafikens bussar, tåg och servicelinjer. Spårvagnen i Lund inkluderas inte då den inte öppnade förens december 2020 och därför inte bidrar med relevant information. (Lunds kommun, 2020). Tidsmässigt används sekundär empiri från 2019, 2020 samt januari och februari 2021. Datainsamling sker i april och maj 2021. Även distansarbete studeras och undersökningen avgränsas till Skåne och de yrken som finns där.

1.3 Syfte och problemformulering

Syftet med uppsatsen är att i ett första steg undersöka Coronapandemins effekt på användandet av kollektivtrafik i Skåne. Mot bakgrund av denna problembild diskuteras sedan olika strategier som vidtagits av Skånetrafiken. Dels avhandlas kortsiktiga utmaningar mer relaterat till smittspridning men huvudfokuset ligger sedan på mer långsiktiga åtgärder post-covid och huruvida dessa ligger i linje med teorier kring hur god kollektivtrafik bör utformas. Uppsatsen undersöker sedan hur stor andel av Skånes arbetskraft som potentiellt sett kan jobba på distans och diskuterar vad ett ökat distansarbete skulle kunna innebära för kollektivtrafiken.

Frågeställningar:

- Hur har kollektivtrafiken i Skåne påverkats av pandemin?
- Har Skånetrafiken tagit några åtgärder till följd av pandemin?
- Har Skånetrafiken några långsiktiga planer på hur kollektivtrafiken i Skåne ska hanteras efter pandemin?
- Hur skulle ett förändrat distansarbete påverka kollektivtrafiken?

1.4 Bakgrund

Enligt Transportstyrelsen definieras kollektivtrafik som persontransporter som oavbrutet erbjuds till allmänheten och som har ett allmänt ekonomiskt intresse. Denna definition följer EU:s regelverk och inkluderar också att kollektivtrafik inte ska diskriminera. Som tidigare nämnts ansvarar Sveriges regioner för kollektivtrafiken i Sverige och dessa brukar benämnas kollektivtrafikhuvudmän. Mer specifikt ansvarar de för att det ska finnas en tillfredsställande kollektivtrafik inom länen. Privata företag får också lov att etablera och bedriva kollektivtrafik

och det får de göra på väg, järnväg, tunnelbana, spårväg, och vatten. (Transportstyrelsen, 2021). I Skåne faller det regionala ansvaret på Skånetrafiken som är en förvaltning inom Region Skåne med 420 anställda. De bedriver service genom både buss, tåg och spårväg. Det finns regionbussar och stadsbussar, en spårvagnslinje i Lund, inomregionala tåg som benämns Pågatåg samt interregionala (och internationella) Öresundståg som utöver Skåne och vissa andra delar av Sverige också kör till Danmark över Öresundsbron. Skånetrafiken är styrt av kollektivtrafiknämnden och det är ett stort antal entreprenörer som kör alla bussar och tåg. (Region Skåne). Den regionala kollektivtrafiken finansieras dels genom intäkter från biljettpriser men också genom skatter. Denna fördelning varierar något mellan regioner men brukar ligga på en balans där hälften av kostnaden att driva kollektivtrafiken finansieras av biljettintäkter, denna kvot har dock minskat senaste åren. (Wretstrand, 2021, 71).

2. Teori

För att kunna få en bra förståelse för kollektivtrafiken i Skåne och dess situation under och efter pandemin krävs en förståelse för hur en god kollektivtrafik bör utformas utifrån vad kunder behöver och det behövs också kunskap om varför kollektivtrafik är viktigt post-covid. För att kunna belysa detta används litteratur och artiklar som berör dessa ämnen. Exempel på saker som behandlas är dilemman som kan uppstå när prioriteringar behöver göras, grundläggande utgångspunkter för god kollektivtrafik, kollektivtrafikens betydelse för miljön och dess roll i trafikplanering samt vilka effekter olika styrmedel kan ha.

2.1 Downs/Thomson's paradox

För att kunna förstå kollektivtrafikens betydelse och svara på frågan huruvida den är värd att prioritera eller inte utgår uppsatsen från Downs/Thomsons paradox. Enligt paradoxen tenderar bilen och kollektivtrafiken att vara lika attraktiva som resealternativ, i alla fall inom städer med omnejd. Följes logiken från teorin betyder det till exempel att om kollektivtrafiken ökar sin kapacitet och minskar restiden och blir mer attraktiv (exempelvis genom att införa en bussfil), leder det också till att fler personer väljer att åka kollektivt. När fler väljer kollektivtrafiken över bilen leder det i sin tur till att trängseln på vägarna minskar och nu har även bilen blivit mer attraktiv som alternativ vilket avstannar skiftet av resenärer. Samma sak gäller också omvänt.

Om kollektivtrafiken minskar i attraktivitet skulle allt fler välja att köra bil istället och då det leder till mer trängsel på vägarna skulle även bilens attraktivitet sjunka till kollektivtrafikens nya nivå, detta skulle också avstanna resenärsskiftet. En slutsats från teorin är att ökad kapacitet på exempelvis motorvägar på egen hand aldrig kan lösa en stads trafikproblem, en utökad motorväg skulle oundvikligen leda till att fler väljer att köra ända tills trängseln blir detsamma som innan utbyggnaden. Detta skifte till bilen skulle också betyda färre kollektiva resenärer och då färre resenärer betyder högre kostnader per individ leder det till en sämre kollektivtrafik som får ännu fler att välja bilen. En sämre kollektivtrafik ökar smärtröskeln för bilköer och därför hade en motorvägsexpansion förvärrat trafiken snarare än tvärtom. (Mogridge et al., 1987, 284). Men om ökad bilkapacitet inte kan lösa städers trafikproblem vad ska då göra det? I en studie från 2020 undersöks effekterna av implementerandet av en bussfil i Seoul i Sydkorea. Bussfilen tas i anspråk till förmån för en tidigare motorvägsfil med blandad trafik. Resultatet från studien visar att de initiala effekterna av bussfilen var att hastigheten på biltrafiken sjönk och hastigheten på busstrafiken ökade. Dock visade det sig att detta var övergående och med tiden kom hastigheten på biltrafiken att öka tills den nådde busstrafikens nya hastighet. Resultatet från implementerandet är således att hastigheten har ökat för båda färdmedel men att resenärsvolymen har ökat för bussarna och minskat för bilarna. Detta är i linje med logiken i Downs-Thomson's paradox vilket författarna också påpekar. Det som resultatet från denna studie visar, är att satsningar på kollektivtrafik är det mest gynnsamma utifrån paradoxen då hastigheten för båda trafikslag ökar samtidigt som volymökningen hos bussar kompenseras för volymtappet hos bilar. Med denna teori i ryggen argumenterar uppsatsen för att en attraktiv kollektivtrafik är något positivt som bör eftersträvas i trafiken post-covid. Att eftersträva insatser och styrmedel som ökar kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet gentemot bilar så som bussfiler alternativt trängselskatt är också något som bör tas i beaktning framöver. (Donggyun Ku et al., 2020, 3-4). Då kollektivtrafiken tappat många resenärer som en följd av pandemin är risken för ökade restider och mer trängsel på grund av ökad bilanvändning större än på länge, i alla fall om logiken från Downs-Thomson's paradox följs (Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021, 17-18). Detta innebär att insatserna som föreslås utifrån teorin är särskilt viktiga i den nya situation som kommer uppstå efter pandemin.

2.2 Kollektivtrafikens betydelse för fossila utsläpp

Kollektivtrafikens betydelse stärks också i hänsyn till klimatpåverkan och utsläpp. Lena Winslott Hiselius från Lunds universitet skriver att kollektivtrafikens roll i Sveriges klimatarbete borde öka jämfört med hur det ser ut idag. I nuläget finns det planer på en överflyttning till mer hållbara trafikslag och detta mål består delvis av ett ökat kollektivt resande. Mer specifikt handlar överflyttningen om att göra färdmedel fossilfria samt att öka kollektivtrafikens (och andra alternativt som gång och cykel) kapacitet i städerna. Hiselius anser att detta arbete är bra och viktigt men att det inte räcker. Det är bra att kollektivtrafiken stärks i städerna men den behöver enligt henne också stärkas på landsbygden. Som argument för detta utgår Hiselius från att dagens arbete med transporter inte följer den takt som det borde och menar att detta beror på motstånd från grupper som kan komma att bli förlorare på denna omställning. Det som menas är att om kollektivtrafiken endast utvecklas i städer kommer landsbygdsbor fortfarande vara beroende av bilen, och kostnader för att äga och använda bil kommer i omställningen till fossilfritt bli dyrare, vilket gör gruppen utsatt. För att råda bot på detta menar Hiselius att kollektivtrafiken på landsbygden borde prioriteras och med detta resonemang som bakgrund stärks uppsatsen utgångspunkt om att ett ökat kollektivt resande är positivt. Åtgärder för bättre kollektivtrafik på landsbygden i framtiden ses också som gynnsamt utifrån detta resonemang. (Winslott Hiselius, 2021, 51-55).

2.3 Prissättning som ekonomiskt styrmedel

Priserna på kollektiva resor kan fungera som ett ekonomiskt styrmedel för att minska trängseln under rusningstid, detta skriver Anders Wretstrand (2021, 78-83) från Skånetrafiken om. Varje extra resenär under rusningstid är dyrt för kollektivtrafiksoperatörerna då det leder till förseningar och trängsel. Vidare krävs också en kostsam hög turtäthet och blir trängseln väldigt hög kan dyra kapacitetsutbyggnader till slut bli nödvändiga. Samtidigt som en extra resenär under rusning är dyr kostar en extra resenär utanför rusning inte operatören något alls förutsatt att påstigningen inte leder till någon försening. Wretstrand argumenterar för att denna skillnad i kostnad borde reflekteras i biljettpriserna. Periodkort, dvs kort som för ett fast pris erbjuder totalt fria resor, är en del av problemet menar Wretstrand då regelbundna pendlare som utgör majoriteten av rusningsresenärerna är de som gynnas mest av kortet. Det kostar mest att

transportera regelbundna pendlare och att de då uppfattar att en extra resa under rusning är “gratis” leder till en problematik. Istället tycker Wretstrand att prissättningen bör anpassas på ett sådant sätt att incitament ges till att resa utanför rusningstiderna. Det finns en rad olika sätt att göra detta på, förslagsvis skulle priset under rusning kunna höjas vilket skulle tvinga de som ökar trängseln att själva stå för kostnaden. Detta kan ses som rättvist men samtidigt kan det också vara problematiskt då personer som reser under rusning kanske inte har möjlighet att resa en annan tid på grund av fasta arbetstider etc. Som alternativ till detta kan ett lägre pris utanför rusning tas i beaktning och i det fallet skulle kanske intäktsminskningen vägas upp med ett minskat rusnings-utbud då prisändringen förhoppningsvis ger en minskad rusnings-efterfrågan. Det finns en del hinder när det kommer till att genomföra dessa prisändringar, vilket har att göra med det nuvarande systemets organisatoriska tröghet, dock finns det verkliga fördelar. Trängsel och förseningar är stora kostnader generellt för kollektivtrafiken vilket är viktiga poänger att komma ihåg i transportdiskussionen efter pandemin, och när pandemiaspekten med smittspridning läggs till i ekvationen blir detta ännu viktigare. Dessa saker tas i beaktning i diskussionen kring Skånetrafikens agerande under pandemin samt planer efter pandemin. (Wretstrand, 2021, 78-83).

2.4 Provperioder i kollektivtrafiken

Alfred Söderberg på Lunds universitet undersöker provperioder inom kollektivtrafiken. Provperioder är ett verktyg som används av flera olika typer av företag och går ut på att under en begränsat period erbjuda kunder gratis tillgång till en tjänst, syftet handlar om att få fler kunder på ett enkelt och kostnadssnålt sätt. Söderberg (2021, 132-133) lyfter fram forskning från Sverige och Tyskland som visar att provperioders användning inom kollektivtrafiken kan vara mycket effektiv. Ett flertal av undersökningarna har riktas mot vanebilister där två jämbördiga grupper jämförs, en av grupperna får tillgång till en provperiod medan den andra inte får det. När dessa studier sedan sammanställdes visar det sig att grupperna med tillgång till provperioder ökar sitt kollektiva resande med 115 procent under provperioderna och med 36 procent sex månader efter att perioderna upphört. Ett exempel på provperioder från Sverige är en satsning som Västtrafik (som ansvarar för kollektivtrafiken i Västra Götaland) genomförde under 2014. Genom att erbjuda 40 000 resenärer en två veckor lång gratisperiod ledde det till 8400 nya regelbundna kollektivtrafiksanvändare. En anledning till att provperioder är så pass effektivt kan vara att personer som vanligtvis eller aldrig nyttjar kollektivtrafiken ofta har en negativ inställning till

den och när de får möjlighet att testa gratis utmanas deras negativa inställning, ofta med positiva resultat. (Söderberg, 2021, 131-134 & 136-137).

Sammanfattningsvis går det att konstatera att provperioder kan vara mycket effektiva vilket betyder att de utgör ett bra verktyg för kollektivtrafiken generellt men också att de kan vara extra användbara med hänsyn till den särskilda situation som råder i och med pandemin. De studier som nämndes ovan har dessutom lett till en del lärdomar i hur provperioder bör utformas. Till att börja med kan ett fokus på attityd vara att föredra då det som tidigare nämnts är viktigt att fördomar om kollektivtrafik utmanas. En annan lärdom handlar om att arbetsresor kan vara den typ av resa där provperioder är mest framgångsrika, detta har att göra med att de är mer förutsägbara än andra typer av resor. Att rikta provperioder mot personer som nyligen flyttat, och därmed inte etablerat nya fasta vanor, kan vara ytterligare ett knep vid genomförande. Sen går det inte heller att glömma kontexten för hur provperioderna ska utföras. Om de sätts in på platser med dålig turtäthet blir givetvis resultatet sämre än på platser där kollektivtrafiken är ett lika attraktivt alternativt som bilen. Kortsiktigt kan provperioder vara bra då det är ett snabbt sätt att öka antalet kunder, vilket det i nuläget absolut finns behov av. Långsiktigt när vi går in i ett nytt transportlandskap efter pandemin kan de också vara användbara då kollektivtrafiken som bekant bör ta plats i det landskapet. (Söderberg, 2021, 131, 134-135).

2.5 Hur utformas en attraktiv kollektivtrafik?

Hur bör en god kollektivtrafik utformas? Detta är en svår och framförallt väldigt komplex fråga, men med utgångspunkt i Jarret Walker's bok *Human Transit - How Clearer Thinking about Public Transit Can Enrich Our Communities and Our Lives* (kommer endast skriva *Human Transit* härnäst) kan en förståelse börja ta form. Till att börja med menar Walker att kollektivtrafikföretag, som de flesta andra företag, bör lyssna på kunden. I slutändan kommer det alltid vara kundernas alltså resenärernas behov som faktiskt avgör om systemet används eller inte och att lyssna på dem och det de gillar och ogillar är viktigt. Samtidigt kan det kunder säger när det kommer till kollektivtrafik vara väldigt individuellt och egocentriskt och vad som utgör god kollektivtrafik för en viss person är sällan samma sak som att designa en kollektivtrafik för många. Därför har Walker, istället för att lyssna på enskilda krav, identifierat sju stycken krav

som representerar de generella förväntningar som finns på kollektivtrafiken, dessa har han kunnat urskilja efter alla de kundsamtal han haft under sin karriär. De lyder:

1. Den tar mig *dit* jag vill.
2. Jag kan ta den *när* jag vill.
3. Den är en bra användning av min *tid*.
4. Den är en bra användning av mina *pengar*.
5. Den *respekterar* mig genom att erbjuda komfort, säkerhet och bekvämlighet.
6. Jag kan *lita på* den.
7. Den ger mig *frihet* att ändra mina planer.

Vissa av dessa krav är enkla att förstå som att bussen går *dit* man ska vilket betyder att nätverket täcker många platser och att den går *när* man ska åka, det vill säga att den har hög turtäthet och långt dagsspann. Att jämföra kostnaden i *tid* och *pengar* jämfört med andra resealternativ är också rimligt och ett enkelt krav att förstå. Vidare är det viktigt att känna sig bekväm ombord för att kunna använda restiden effektivt om det finns behov. Allt detta ryms inom de fem första kraven och märks av direkt när man börjar använda kollektivtrafiken. Det sjätte och sjunde kravet kommer dock först märkas när en person blir en regelbunden användare. Först då märker man om bussen eller tåget går att lita på dag efter dag och om systemet är tillräckligt flexibelt för att kunna ändra planer med kort varsel. Hur väl ett kollektivtrafiksystem uppfyller dessa sju krav är enligt Walker det som bör värderas när man talar om bra kollektivtrafik, hur väl de uppfylls är det som spelar roll. (Walker, 2012, 23-25).

Det finns inte ett enkelt svar på hur en god kollektivtrafik bör utformas utan hur det bästa sättet varierar från plats till plats. Walker ställer i boken upp fyra dilemman för kollektivtrafiksoperatörer där vilket val som ska tas inte är självklart. Istället måste operatörer välja vad som ska prioriteras utifrån vad för resultat som eftersöks. Till att börja måste man välja om man ska satsa på direkta linjer som inte kräver byten eller om systemet ska utformas med byten i åtanke. Walker argumenterar här i stor utsträckning för att ett kollektivtrafiknät som har byten har en hel rad med fördelar. Den stora skillnaden mellan ett system med byten jämfört med ett direktlinje-system är att det förstnämnda är mycket mindre komplicerat och kräver färre linjer

för samma geografiska yta. Komforten med direktlinjer leder till uppoffringen av ett enkelt och greppbart system som man kommer ihåg och lär sig. En hög turtäthet och långt spann är dyrt och med direktlinje-systemets många linjer blir det ännu dyrare. På grund av detta har ett system som accepterar byten nästan alltid en bättre turtäthet och ett längre dagspann vilket berör tre av kraven för god kollektivtrafiken som nämndes tidigare: Att jag kan ta kollektivtrafiken när jag vill, att jag kan lita på den och att den ger mig friheten att ändra mina planer. Samtidigt som byten har flera fördelar lyfter Walker också fram att det ändå är ett hinder och i viss utsträckning avskräcker personer från att använda kollektivtrafiken. Att använda byten eller inte alternativt i vilken utsträckning som byten ska användas är det första dilemmat som operatörer står inför vid utformningen av ett kollektivtrafiksystem. (Walker, 2012, 153-161).

Nästa fråga berör huruvida operatörer bör satsa på service i rusning eller service hela dagen. Då efterfrågan på kollektivtrafiken är mycket högre under morgonens och eftermiddagen kan det tänkas rimligt att satsa på rusningsservice då det är under dessa perioder som flest reser. Dock finns det en del problem kopplat till sådan service och dessa relaterar till de kostnader som uppstår. Att erbjuda rusningsservice innebär att det behövs många fordon och anställda att tillgå samtidigt som dessa endast planeras att nyttjas under ett begränsat tidsspann. För fordonen innebär detta bland annat underhåll och lagring vilket är kostsamt. När det kommer till personal är det inte optimalt med de korta arbetspass som rusningsservice medför, dels för personalens skull men också då det medför kostnader. Vid rusningsservice är det svårt för anställda att börja och sluta sina pass på samma plats då rusningstrafik ofta rör sig åt ett håll, in till staden på morgonen och ut från den på eftermiddagen. Detta innebär att personal måste få betalt för att ta sig tillbaka dit de började sitt pass vilket är dyrt för kollektivtrafiksoperatörer. Denna balans mellan rusningsservice kontra service hela dagen utgör det andra dilemmat. Enligt Walker fungerar rusningsservice bäst för pendeltåg samt ytterförorter där behovet är lågt utanför rusningstiden medan service hela dagen funkar bäst för centrala delar i storstäder, universitetsstäder och inomstadsliga busslinjer i småstäder. (Walker, 2012, 78-84).

Det tredje dilemmat som Walker presenterar handlar om huruvida operatörer bör prioritera att maximera antalet resenärer eller att erbjuda service på så många platser som möjligt, han kallar dessa resenärsmålet och täckningsmålet. Om en operatör väljer att satsa på resenärsmålet görs

det bäst genom att prioritera service där bostads och verksamhetstätheten är hög. Andelen personer i ett område som väljer kollektivtrafik är tungt influerat av områdets täthet vilket beror på att ju tätare ett område är desto fler personer har ett kollektivtrafikstopp inom gångavstånd. Kollektivtrafiken blir också relativt sett mer attraktiv jämfört med andra resmedel när tätheten är högre. Bilen är enklare att använda i glesa områden då parkering ofta är gratis samt att längre avstånd gör det svårare att gå eller cykla. (Walker, 2012, 118-124). När bilen blir enklare att använda minskar kollektivtrafikanvändandet vilket diskuterades i avsnittet om Downs/Thomson's paradox (avsnitt 2.2) (Mogridge et al., 1987, 284). Fördelarna med att satsa på resenärsmålet är flera, det är ett bra sätt att få bort bilar från vägarna vilket är fördelaktigt ur ett miljöperspektiv då koldioxidutsläpp minskar och luftkvalitén ökar. Det är även ekonomiskt gynnsamt att maximera resenärer då fler resenärer betyder mer intäkter som i sin tur ökar chanserna för operatörerna att generera vinst eller åtminstone minska andelen skattepengar som krävs för finansieringen. Det finns dock en nackdel med detta perspektiv och det handlar just om täthet. Om endast antalet resenärer finns i åtanke leder detta till att kollektivtrafiknätet endast etableras i områden med tillräckligt hög täthet och glesa områden blir utan service, det är här som täckningsmålet kommer in. Täckningsmålet handlar om att erbjuda service överallt i en stad oavsett hur många som åker och om det är ekonomiskt gynnsamt eller inte. Principen här är rättvisa, alla ska ha tillgång till samma service oavsett hur de bor. Även tillgänglighet spelar roll här då personer som av olika skäl inte har andra alternativ får tillgång till service. Nackdelen med täckningsmålet är dock att det inte är effektivt på att få bort bilar från städerna då resenärsantalet förblir lågt och att det är ekonomiskt kostsamt och behöver skattefinansieras. Här måste operatörer välja vilket mål de vill prioritera, det vanligaste är dock att en kombination av båda målen väljs. (Walker, 2012, 117-119 & 127-134). Detta resonemang går tvärt emot det Hiselius säger i avsnitt 2.2 där landsbygdsprioriteringar lyfts fram som gynnsamt för arbetet med klimatutsläpp. Enligt Walker är det kollektivtrafik i tätbebyggda områden som bör prioriteras ur miljöhänsyn för att det är då som biltrafiken kan minska. Hiselius tycker också kollektivtrafik i städerna är viktigt men argumenterar även för att landsbygdstrafik behöver prioriteras i miljöomställningen och detta går emot Walker's resonemang om resenärs- och täckningsmålet. (Walker, 2012, 117-119) (Winslott Hiselius, 2021, 51-55).

Det fjärde och sista dilemmat som Walker presenterar handlar om kollektivtrafikfiler. Det finns många potentiella användningsområden för gator och vägar. Plats för bilar är det uppenbara men även gångvägar, cykelvägar, parkeringsplatser och plats för växter och träd är viktigt. Dessa olika användningsområden har sina förespråkare och att vinna plats åt till exempel en ny bussfil är inte alltid helt lätt, men ett bra argument som Walker lyfter fram är att man bör tala om rättvisa. Om exempelvis 20 procent av resenärerna på en väg använder kollektiva resmedel torde det vara rättvist att 20 procent av vägens kapacitet går till en bussfil. Fler bussfiler leder till mindre förseningar och en snabbare kollektivtrafik och detta leder i sin tur till att ännu fler tar bussen och nu är det fler än 20 procent kollektivtrafikresenärer som tar plats på vägen. Att bygga filer där endast kollektivtrafik tillåts innebär att bussen och spårvagnen blir mer pålitliga. Samtidigt innebär implementerandet av kollektivtrafikfiler att plats tas från andra användningsområden och det går inte heller att glömma bort att det kostar pengar att bygga dem. (Walker, 2012, 104-106 & 223-224).

Sammanfattningsvis står kollektivtrafiksoperatörer inför de fyra valen:

- Ett system baserat på byten eller direkta linjer?
- Ett system med fokus på rusningservice eller service hela dagen?
- Ska det satsas på många resenärer eller stor geografisk täckning?
- Är kollektivtrafikfiler en värd investering?

Det är således inte självklart vad som ska väljas men det bör nämnas att de flesta tätbebyggda storstadsområden i Europa, Östasien och även New York där kollektivtrafiken står för en stor del av resandet tenderar att välja på ett visst sätt. Dessa platser satsar på ett system baserat på byten, de satsar på många resenärer, service hela dagen och omfattande vägsträckor dedikerade till kollektivtrafiken. Även städer runt om i västvärlden som vill ha en större andel kollektiva resor tenderar att välja på samma sätt. Det ska dock nämnas att för att detta ska fungera måste platsen i fråga ha tillräckligt hög bostads och verksamhetstäthet och alla platser ser inte ut på det sättet. I en villaförort är det exempelvis ofta alldeles för kostsamt med hög turtäthet och service hela dagen, då kan rusningsservice vara att föredra. En sista poäng som Walter gör berör teknik, det vill säga om bussar, tåg, spårvagnar eller tunnelbanor bör prioriteras, och slutsatsen här är att tekniken inte spelar så stor roll utan att alla är bundna av samma geometriska lagar.

Sammanfattningsvis kan man säga att uppsatsen utgår från dessa dilemman kombinerat med de sju krav som presenterades i början av avsnittet för att kunna diskutera kring hur kollektivtrafiken i Skåne bör främjas efter pandemin. (Walker, 2012, 223-227). Vidare är det dock viktigt att ha ett kritiskt förhållningssätt till Walkers resonemang då det inte är anpassat efter de nya förutsättningar som kan komma att uppstå efter Covid, till exempel har Walkers tankar inget att göra med hur ett framtida distansarbete kan påverka resmönster. Generella utgångspunkter om hur kollektivtrafik fungerar bör dock ha relevans även i framtiden men det är ändå viktigt att ha ett kritiskt perspektiv.

2.6 Val av tillvägagångssätt

Teorin utgör bakgrunden till varför kollektivtrafik är viktigt för framtiden och även hur operatörer ska lyckas med att designa en bra kollektivtrafik efter pandemin. Men för att svara på syftet och frågeställningarna krävs det mer. Det behövs information om hur kollektivtrafikresandet sett ut i Skåne under pandemin och hur Skånetrafiken har agerat och planerar att agera mot detta. Det behövs också källor på vilka yrken i Skåne som är möjliga att utföra på distans och även data över hur stor del av alla resor som är arbetsresor för att koppla detta till kollektivtrafiken. För att kunna svara på hur kollektivtrafikresandet sett ut under pandemin används statistik som tillhandahålls direkt från Skånetrafiken och för att svara på hur stor andel av Skånes yrken som är distansyrken samt få statistik på arbetsresor används en rapport från Region Skåne. Även information om skåningars attityder till kollektivtrafiken samt resemedel fördelning i Skåne tas i beaktning genom en tidigare enkätundersökning. Dessa utgör sekundära datakällor vilket innebär att uppsatsens empiri delvis utgår från en dokumentanalys. För att få information om Skånetrafikens agerande under pandemin och deras tankar om framtiden genomförs också två intervjuer med personer därifrån. Kort sagt komplementeras dokumentanalysen med två forskningsintervjuer. (Denscombe, 2014, 263 & 319).

3. Metod

3.1 Sekundära källor och data

Uppsatsen använder sig av tre dokumentära källor som utgör sekundär empiri. Den första består av resandestatistik från Skånetrafiken, den andra av en tidigare genomförd enkätundersökning som heter Kollektivtrafikbarometern och den tredje är en rapport från Region Skåne som undersöker hur många Skåningar som har potentiella distansyrken. De första två källorna har tillhandahållits direkt från Skånetrafiken vid förfrågan och detsamma gäller rapporten från Region Skåne då även den har erhållits direkt vid begäran. Det ska nämnas att denna uppsats skrivs i samverkan med Enheten för samhällsanalys som ligger under Avdelningen för regional utveckling på Region Skåne vilket underlättat tillgången till data. En fördel med dokumentär data består av att den ofta är lättillgänglig och att den kan användas utan att det tillkommer några avsevärda kostnader. I uppsatsens fall är data inte helt fri att använda utan tillgången underlättas av samverkan med Region Skåne. Det finns dock också en del tillkortakommanden med dokumentära källor. Till att börja med är denna typ av data ofta sekundär, vilket den även är i uppsatsens fall, och detta innebär att den är insamlad med ett annat syfte än det som uppsatsen undersöker. Resestatistiken och rapporten över distansyrken lämpar sig dock ändå väl för uppsatsens syfte vilket undviker problemen i dessa fall. Kollektivtrafiksbarometerens enkätfrågor däremot hade kunnat bidra mer om de utformats efter uppsatsens syfte. De tillgodoser någorlunda uppsatsens frågeställningar men ytterligare frågor kring rädsla för smitta hade varit ytterligare gynnsamt. En annan nackdel med dokumentära källor har att göra med att det finns en risk för att de bygger på upphovsmannen egna förutfattade meningar och tolkningar. Dock är data som används här främst kvantitativ vilket minskar denna negativa påverkan. Till exempel finns det inte mycket tolkningsutrymme på statistik som berör antal resande per år utan data går bara att tolka på ett visst sätt. (Denscombe, 2014, 319-320 & 338).

Vidare finns det ytterligare en nackdel som berör sekundär dokumentär data och det handlar om trovärdighet. Då data är insamlad av en annan part går det inte att på samma sätt bara lita på tillförlitligheten som det går vid en egen empirisk undersökning, istället måste validiteten fastställas genom en utvärdering. Till att börja med bör autenticiteten utvärderas, är datakällorna

äkta? I uppsatsen fall kan detta fastslås rätt enkelt. Resestatistiken och Kollektivtrafikbarometern kommer direkt från Skånetrafiken och rapporten över distansarbete kommer direkt från Region Skåne. Det är också viktigt att fastslå hur tydlig en dokumentär källa är, det vill säga om källans information är sådan som måste läsas mellan raderna och om det finns en jargong där innebörden måste tolkas eller om den är rak och tydlig. Då alla tre källor är kvantitativa och raka i sin natur kan denna problematik enkelt avfärdas. Sen måste också upphovsman tas i beaktning och med det menas vem som har skapat datakällan och i vilket syfte. I det första fallet, det vill säga resestatistiken, är Skånetrafiken upphovsman vilket kan anses problematiskt då statistiken innehåller siffror som visar på negativt resultat för myndigheten. Risken att en offentlig myndighet skulle ljuga om sitt resultat, särskilt i en sådan aktuell och synlig situation som ett resetapp i kollektivtrafiken, är dock liten vilket gör att datakällorna bedöms som trovärdiga. När det kommer till Kollektivtrafikbarometern genomförs den som tidigare nämnts av en tredje part som inte har något att vinna eller förlora på resultatet, detta gör att eventuella opassande syften elimineras. Rapporten över distansarbeten som är genomförd av Region Skåne är också framtagen av en part som inte har något särskilt att tjäna på resultatet, huruvida det är fler eller färre yrken i Skåne som kan utföras på distans påverkar inte Region Skåne i någon direkt bemärkelse. Totalt sett bedöms de tre dokumentära källorna ha en tillräckligt hög validitet. Slutligen ska det också nämnas att data införskaffats utan att problem uppstod. (Denscombe, 2014, 326 & 339).

Alla tre dokumentära källor är som nämnt främst kvantitativa då de består av siffror. En del frågor från kollektivtrafikbarometern kan anses aningen kvalitativa. Till exempel finns det frågor som berör vad som skulle få personer att vilja åka kollektivt igen, svarsalternativet är då bland annat: "tillgång till handsprit vid resor i kollektivtrafiken" och "extra städning av bussar och tåg, inkl. desinficering". Dock har dessa frågor endast svarsalternativ utan möjlighet till att skriva egna svar vilket gör att svaren ändå går att hantera som kvantitativ data. Att data är kvantitativ innebär att resultatet är objektivt utan inblandning från någon annan part vilket är att föredra när det kommer till källorna som används då de ska utgöra objektivt underlag för något. (Denscombe, 2014, 344-346).

Rapporten över distansarbeten innehåller en egen metoddiskussion som berör hur klassificeringen av yrken har skett. För att kunna få svar på vilka yrken i Skåne som potentiellt sett skulle kunna utföras på distans och vilka som inte kan det krävs det att alla yrken klassificeras utifrån detta. Dock finns det inte några svenska studier på området utan rapporten har istället använts sig av en amerikansk studie. I den amerikanska studien har 1000 yrken klassificerats utifrån om dessa kan utföras på distans eller inte och sedan har denna indelning översatts, först till den europeiska yrkesstandarden och sedan till den svenska där antalet yrken bara är 400. Denna översättning är inte helt friktionsfri utan en del yrken måste manuellt omkodas. Till exempel är det i många fall ett flertal europeiska yrken som motsvarar ett svenskt yrke. I dessa fall har de svenska yrkena klassificerats utifrån vad majoriteten av de motsvarande europeiska yrkena klassats som. Till exempel om fler än hälften av de korresponderande europeiska yrkena inte kan utföras på distans har det svenska yrket klassats på det sättet. I den amerikanska studien har läraryrket klassats som ett distansyrke då undervisningen i USA skett på distans under pandemin. Dock har läraryrkena manuellt omkodats som icke-distansyrken vid den svenska översättningen då rapporten inte anser att lärare kommer vara ett distansyrke efter pandemin. Sammanfattningsvis leder faktumet att datakällorna baseras på en amerikansk studie till att rapporten är mindre trovärdig än om den hade baserats på en svensk yrkesklassificering från början. Dock visar sig resultatet ändå rimligt om man ser på de 15 största yrkena som kan utföras på distans respektive de 15 största yrkena som inte kan det och därför bedöms resultatet från rapporten ha en tillräckligt hög validitet för att använda till uppsatsen, dock bör dessa brister tas i beaktning när det kommer till detaljnivån. (Region Skåne, 2020, 2-3).

3.2 Forskningsintervjuer

Två stycken forskningsintervjuer har genomförts för att få svar på hur Skånetrafiken har agerat under pandemin och vad de har för långsiktiga tankar kring framtidens transportlandskap. Båda intervjuerna var semistrukturerade och personliga. Den första intervjun var med Anders Wretstrand som jobbar som Trafikstrateg på Skånetrafiken och den andra var med Patrik Engfors som är Pris och Affärsansvarig på Skånetrafiken. Intervjuerna genomfördes båda under våren 2021. Tanken är att dessa personer ska representera det som Skånetrafiken står för. Första kontakten skedde med mail där båda personer blev införstådda med att de kommer delta i en intervju där materialet ska gå till en kandidatuppsats. I mailet framgick det tydligt vad uppsatsen

handlar om och vad för typ av frågor som de förväntas svara på. Precis innan intervjuerna började fick båda frågan om det var okej att de spelades in vilket båda svarade ja på. Efter att inspelningen påbörjats fick de frågan om det var okej att använda deras namn i uppsatsen vilket de också var okej med. Efter att intervjuerna genomförts transkriberades båda ljudinspelningarna och sedan färgkodades transkriberingarna efter ämne för att kunna sammanfattas i resultatdelen. Transkriberingarna med tillhörande färgkodning lämnas på begäran. (Denscombe, 2014, 263-267).

Anledningarna till att intervjuer valdes som metod är flera. Till att börja med var metoden lämplig för att nå den typ av information som uppsatsen efterfrågade. Information från anställda på Skånetrafiken är privilegierad information som bara ett fåtal personer kan ge, en enkätundersökning skulle aldrig kunna ge samma typ av information utan intervjuer är mest lämpade för detta. På samma sätt passar också intervjuer då uppsatsen berör komplexa frågor där det krävs långa och ingående svar och metoden är också ett bra sätt att få en uppfattning av vad informanternas prioriteringar är, vilket är precis det som uppsatsen är ute efter. En svårighet med intervjuer kan uppstå när det kommer till att komma i kontakt med de som ska intervjuas, dock har detta inte varit något större problem. Samverkan som funnits med Region Skåne har inneburit att det blivit enklare att veta vilka personer som är rätt för att få den information som behövs och då dessa personer har kunnats nå genom en intern mailadress kan också det rimligtvis ha påverkat att intervjupersonerna faktiskt ställde upp. En nackdel med intervjuer är att de kan vara rätt kostsamma tidsmässigt, att genomföra en intervju och sen stå inför transkriberings och analysarbetet tar tid. En tidsbesparande åtgärd har dock varit att båda intervjuerna genomförts online via Microsoft Teams, detta har inneburit en hel del tidssparande då resor till och från intervjuerna har undvikits. Även resekostnader har undslupits i och med detta. (Denscombe, 2014, 264-265 & 288).

När det kommer till forskningsintervjuernas validitet innebär metodvalet en del risker då trovärdigheten hos intervjuer är inte alltid helt vattentät. Det finns inget sätt att helt och hållet verifiera att det som informanterna säger faktiskt är sant. Det finns dock något som stärker validiteten i intervjuerna med Wretstrand och Engfors och det har att göra med deras roll som experter inom området. Båda är anställda på Skånetrafiken och jobbar professionellt med de

frågor som uppsatsen undersöker. De befinner sig i en position där deras kunskap kan anses relevant, vilket gör dem lämpliga att intervjua. Vidare finns det en annan fördel med intervjuer som har att göra med deras direkta natur. Direktkontakten mellan intervjuaren och informanterna innebär att riktigheten är lättare att bekräfta och felmarginalen i datainsamlingen minimeras. Det ska nämnas här att datainsamlingen gått smidigt utan att några större problem har uppstått och informationen som erhållits från intervjuerna innebär ett tillräckligt underlag för analysen. (Denscombe, 2014, 285-289). Slutligen ska det också nämnas att forskningsintervjuerna till skillnad från dokumentanalyserna är kvalitativa istället för kvantitativa, intervjuvaren från informanterna är det som utgör analysenheten istället för siffror. Kvalitativ forskning präglas ofta av forskarens inblandning vilket också stämmer vid uppsatsens två intervjuer då frågor samt följdfrågor varit utom intervjupersonernas kontroll. Analysprocessen har också varit igång innan och under datainsamlingen då intervjufrågornas och följdfrågornas utformning påverkar hur resultatet blir, detta är ytterligare ett kännetecken hos kvalitativ forskning. Det ska nämnas här att frågorna har utgått från och formats av teorin. Att besvara frågan om kollektivtrafikens roll i transportlandskapet efter Covid är också en bred debatt utan ett enkelt svar och detta gör att en kvalitativ metod passar då holistiska fenomen bäst undersöks på det sättet. (Denscombe, 2014, 344-346).

3.3 Metodkombination

Då uppsatsen använder sig av flera metoder innebär det att uppsatsen drar nytta av en metodkombination. Detta handlar från början om pragmatism då olika metoder passar olika bra för den uppsättning variabler som undersöks. Till exempel passar forskningsintervjuer bra när det kommer till att undersöka Skånetrafikens inställning till transportdebatten efter pandemin medan dokumentanalys passar bättre för att förstå hur resandet förändrats under corona. Till uppsatsen kombineras kvalitativa intervjuer med kvantitativ statistik vilket innebär att två traditionellt sett oförenliga forskningssynsätt används för samma projekt. Fördelen med att kombinera metoder på det här sättet är att de tenderar att komplettera varandra och ge en mer fullständig överblick av det som studeras, jämfört med om bara en metod hade använts. I uppsatsens fall är det till exempel svårt att diskutera Skånetrafikens agerande under pandemin utan att först veta vad för konkret effekt corona har haft på resevolymen. (Denscombe, 2014, 211-214).

3.4 Samverkan med Region Skåne

Som det har nämnts tidigare skrivs denna uppsats i en samverkan med Enheten för samhällsanalys som tillhör Avdelningen för Regional utveckling på Region Skåne. Syftet med detta avsnitt är att förtydliga rent konkret hur detta samarbete ser ut och att intyga att det inte lett till någon bias. Till att börja ska det nämnas att samarbetet varit ganska löst i sin natur, det har huvudsakligen bestått av att det funnits tillgång till en jobbdator med tillträde till intranätet och en intern mailadress. Det har även varit möjligt att sitta och skriva uppsatsen på Region Skånes kontor i Västra hamnen i Malmö samt att tillträde funnits till en del seminarier och workshops som berört ämnet kollektivtrafiken under pandemin. Det har dock inte skett någon som helst inblandning från Region Skånes sida när det kommer till innehållet i uppsatsen och det finns ingen förväntan på något särskilt resultat. Detta gör att uppsatsen behåller sin opartiskhet.

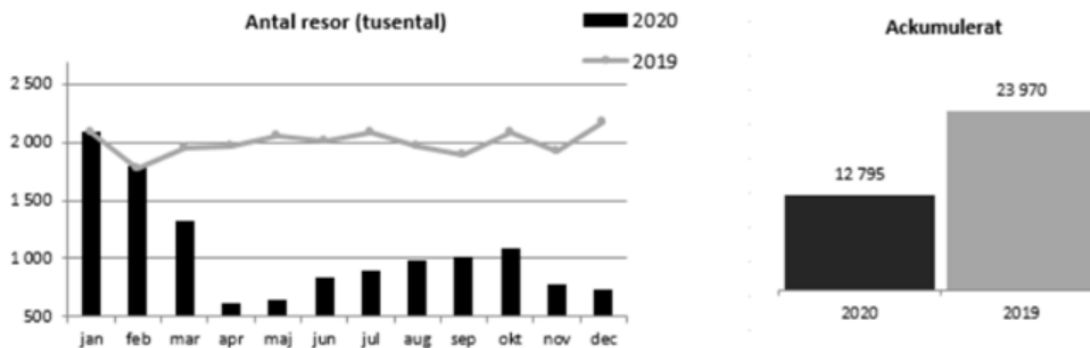
4. Resultat

I denna del presenteras resultat från de dokumentära källorna samt intervjuerna, dock genomförs analyserna på detta material i en senare del.

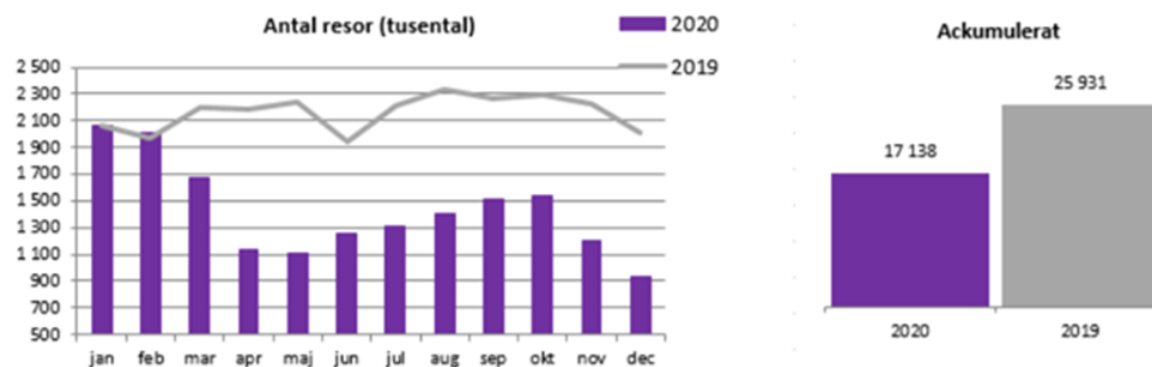
4.1 Resestatistik från Skånetrafiken

Uppsatsen utgår från Skånetrafikens resestatistik för att ge underlag till analysen. Statistiken visar ett tydligt minskat resande för kollektiva färdmedel. Totalt sätt har antalet resor hos Skånetrafiken under år 2020 minskat med 37,9 procent jämfört med år 2019. Detta är ett tapp på 65 miljoner resor, från 170 till 105 miljoner. När det kommer till kollektivtrafikens andel av det totala resandet har det också skett en minskning. Under april-december 2019 stod kollektivtrafiken för 26,6 procent av alla resor i länet men under samma period 2020 låg andelen på 14,4 procent. (Skånetrafiken, 2021).

Uppdelat efter färdmedel går det att konstatera att den största minskningen skett på Öresundstågen där nästan 24 miljoner resor år 2019 minskade till cirka 12,8 miljoner år 2020, en nedgång med 46,6 procent. Detta kan jämföras med Pågatågen som haft ett mindre omfattande tapp på 33,9 procent. Tillsammans står Pågatågen och Öresundstågen för en 40 procentig minskning av resandet på alla av Skånetrafikens tåg.

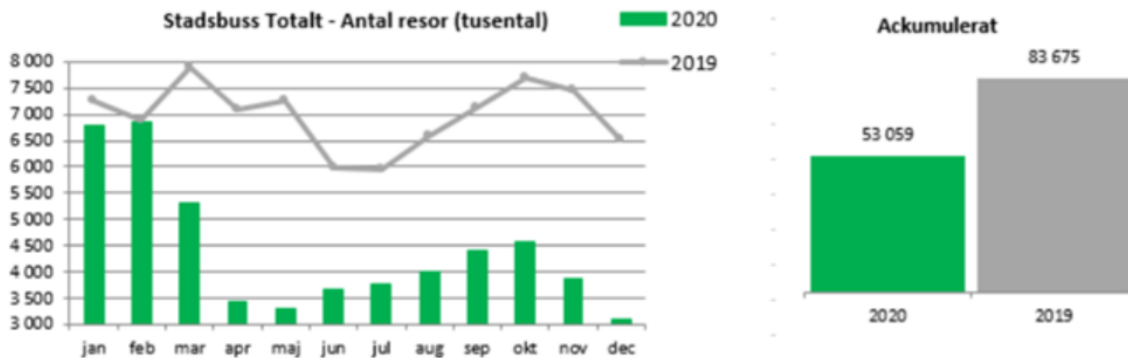


Figur 4.1.1: Resestatistik Öresundståg, 2019-2020. Källa: Skånetrafiken, 2021.

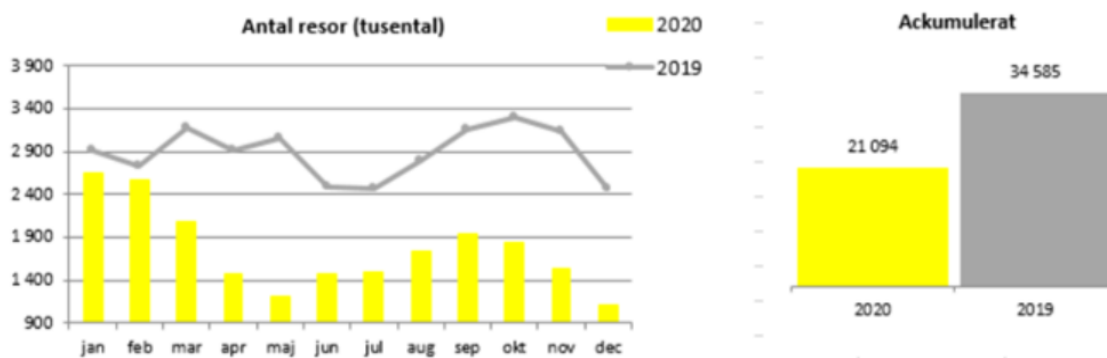


Figur 4.1.2: Resestatistik Pågatåg, 2019-2020. Källa: Skånetrafiken 2021.

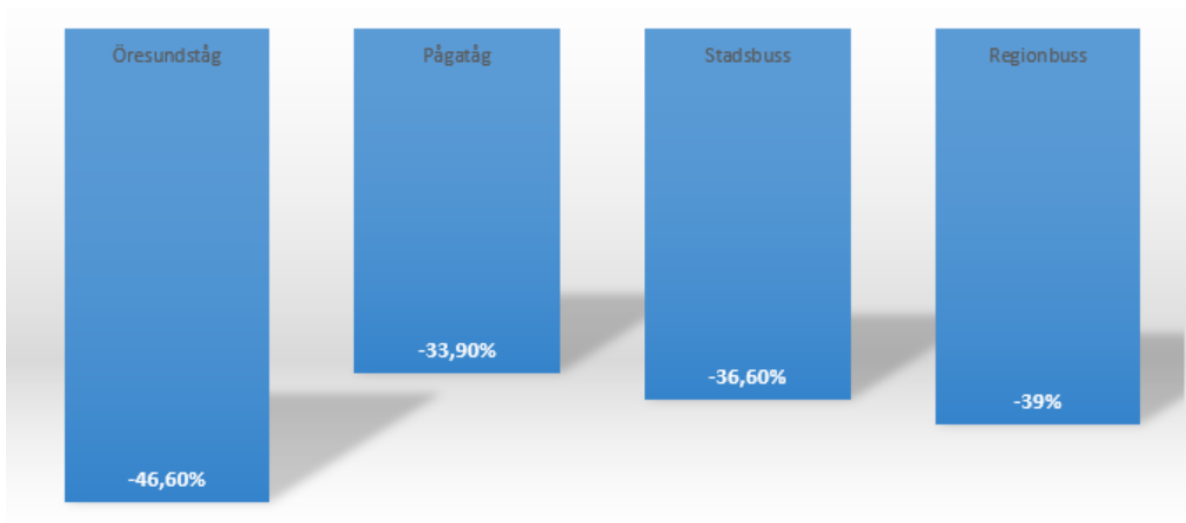
Busstrafiken har minskat med 37,3 procent vilket är en något mindre minskning än för tågen. Resandet på Regionbussarna haft en procentuellt större nedgång på 39 procent jämfört med Stadsbussarnas 36,6 procent. Dock har det totala resandet minskat mer på Stadsbussarna där antalet resor 2020 var 30,6 miljoner färre än 2019, vilket är att jämföra med 13,5 miljoner färre för Regionbussarna. Slutligen har också antalet serviceresor, som inkluderar färdtjänst, minskat med 19,6 procent från 1,4 miljoner resor 2019 till 1,1 miljoner resor 2020. (Skånetrafiken 2021).



Figur 4.1.3: Resestatistik Stadsbuss, 2019-2020. Källa: Skånetrafiken 2021.



Figur 4.1.4: Resestatistik Regionbuss, 2019-2020. Källa: Skånetrafiken 2021.

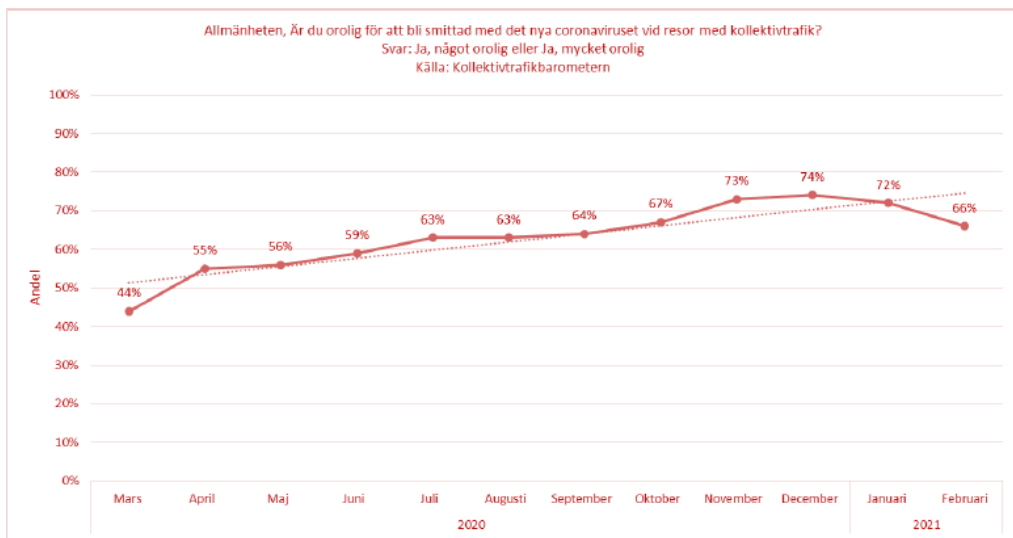


Figur 4.1.5: Resetapp efter typ av färdmedel, 2020 jämfört med 2019. Källa: Skånetrafiken 2021.

Om resestatistiken delas upp efter månader går det att konstatera att antalet resenärer i januari och februari är detsamma under 2020 som 2019 men att det förändras i mars då en kraftig minskning sker. Denna minskning når en bottennotering under april eller maj beroende på färdmedel då det totala kollektiva resandet endast utgör 41 procent av 2019-års siffror samma månad(er). Efter maj börjar resandet öka och detta fortsätter sedan fram till oktober (september för Regionbussar) och når då upp till ungefär 58 procent av antalet 2019 samma månad. I november och december minskar resandet och når återigen samma låga noteringar som i april och maj. För att se månadsstatistiken efter färdmedel se figur 4.1.1 - 4.1.4 (Skånetrafiken, 2021). Dessvärre har det inte funnits någon möjlighet att bryta ner data geografiskt, utan statistiken gäller för hela Skåne.

Den nationella enkätundersökningen Kollektivtrafikbarometern (förkortas Kolbar) ger en del svar kring hur skåningars rädsla för coronasmitta sett ut relaterat till kollektivtrafiken. Data är från mars 2020 till februari 2021. 63 procent av invånarna i Skåne uttrycker en oro att bli smittade i kollektivtrafiken om man räknar genomsnittet från mars 2020 till februari 2021 . Denna siffra steg successivt under 2020 och var ännu högre: 74 procent, om man bara kollar på December . Efter det sjönk oron något under januari och februari 2021 till 72 respektive 66 procent. En sak som däremot inte har påverkats särskilt mycket av pandemin är kundnöjdheten. Ingen minskning har skett utan under 2020 anser 56 procent av Skånetrafikens kunder att de är nöjda med kollektivtrafiken vilket är att jämföra med 55 procent 2019. En kund definieras här som en person som reser med Skånetrafiken minst 1-3 dagar per månad och resultatet är insamlat under hela 2020. (Skånetrafiken, 2021).

På en fråga om vad som kan få en att åka kollektivt på samma sätt som innan pandemin svarar 35 procent av skåningarna att ett större avstånd och bättre separation mellan passagerare är något de prioriterar. 36 procent uppger att extra städning av fordon är viktigt och 28 procent menar att tillgång till handsprit skulle öka chanserna att de kommer öka kollektivt som innan. Vidare säger 75,4 procent av skåningarna att det är troligt att de kommer resa som vanligt efter pandemin medan 11, 6 procent säger att det inte är troligt, 13,2 procent är osäkra. Frågorna är ställda från oktober 2020 till februari 2021. (Skånetrafiken, 2021).



Figur 4.1.6: Oro över coronasmitta i kollektivtrafiken, mars 2020 - februari 2021. Källa: Skånetrafiken 2021.

4.2 Intervju med Anders Wretstrand på Skånetrafiken

Till att börja med ställs frågor till Wretstrand kring hur Skånetrafiken har agerat under pandemin och då framgår det att de till en början hade ett ganska kortsiktigt perspektiv. Det sattes upp arbetsgrupper och åtgärderna som togs hade en kortsiktig karaktär. Det handlade om huruvida framdörrar på bussar skulle vara öppna eller stängda, det handlade om information och hur den skulle nå ut och även städning diskuterades. Det skedde också en del spekulationer kring hur resenärer skulle komma att reagera på trängsel och utvecklingen följdes noga och riskbedömningar togs. Men som tidigare nämnts fanns det ett kortsiktigt perspektiv, i mars och april 2020 fanns det en tro på att detta skulle vara över till sommaren.

En annan sak som skedde var att i detta tidiga skedet under våren 2020 valde Skånetrafiken och även de flesta andra kollektivtrafikhuvudmän i landet, inklusive bland annat SL (som är kollektivtrafikhuvudman i Stockholms län), att gå ut med nyheten att man ville dra ner på utbudet för att minska kostnaderna. Detta mötte dock skarp kritik från resenärer som var beroende av kollektivtrafiken, bland annat anställda inom vården, vilket ganska snabbt ledde till att man delvis backade. Wretstrand nämner Stockholm som ett exempel där man redan en vecka efter att nyheten släpps valde att backa då den politiska ledningen i trafikregionrådet beslutade att inga utbudsminskningar skulle ske. Vidare förklarar Wretstrand att kollektivtrafiken i Sverige

körs av entreprenörer som får lägga anbud på olika avtal med kollektivtrafikhuvudmännen och han går sedan in på hur dessa avtal är utformade och varför. Entreprenörernas kostnader är normalt sett både fasta och rörliga, de fasta kostnaderna är främst att tillhandahålla fordon och rörliga kostnader är underhåll, drivmedel, och löner till anställda. Avtalen med dem är normalt sett utformade på ett sådant sätt att de dels ersätts genom vad de tillhandahåller (produktionskostnaden), det vill säga hur många bussar och tåg de kör, hur många kilometer de kör, hur många timmar de jobbar och så vidare. Sedan ersätts entreprenörerna också dels utifrån hur många som reser med dem och detta görs för att skapa incitament till att erbjuda god service. Vidare berättar Wretstrand att dessa avtal blev tvungna att omförhandlas under pandemin för att entreprenörerna inte skulle förlora för mycket pengar. I Stockholm valde man att ta bort incitamentsersättningen och endast ge produktionsersättning vilket var fördelaktigt för entreprenörerna och för att utbudet hölls uppe, dock blev kostnaderna stora för SL. Skånetrafiken valde dock en annan väg och när de nya avtalet förhandlades fram valde man att minska incitaments-ersättningen men inte ta bort den. Det som skedde då var att entreprenörerna tog viss skada av det minskade antalet resenärer men att utbudet också begränsades något för att minska denna skada. Dock ledde detta till att Skånetrafiken tog en mindre ekonomisk smäll än exempelvis SL. Enligt Wretstrand har kollektivtrafikhuvudmännen fått ta emot ett statligt krispaket men eftersom vissa utbudsminskningar skett hos Skånetrafiken har det funnits diskussioner kring om de ska ha rätt till samma stöd som regioner där inga minskningar skett. Detta har dock inte lett någonstans för Skånetrafiken har fått ta emot stöd precis som de andra operatörerna. Wretstrand nämner också att även om krispaketet varit välkommet så har det inte täckt upp intäktsbortfallet helt.

Vidare ställs frågor angående hur Skånetrafiken ser på transportsituationen efter pandemin och det leder till en diskussion kring hur de ser på finansiering och utbud nu när biljettintäkterna minskat. Skånetrafiken finansieras till knappt hälften av biljettintäkter medan resten täcks av regionbidraget som kommer från regionskatten. I och med att biljettintäkterna minskat är det rimligt att kostnadsbesparingar behöver genomföras. På en fråga om det finns en vilja inom Skånetrafiken att ha en större del av verksamheten som finansieras av skatter svarar Wretstrand att det inte finns en sådan vilja utan att den 50/50 fördelning som finns idag är det som är långsiktigt hållbart. Han nämner också att även om staten gått in och hjälpt till med finansieringen

under pandemin betyder inte det att Skånetrafiken kan förlita sig på det utan kollektivtrafikhuvudmännen kommer i framtiden behöva stå för sin drift själva. Med det som bakgrund ställs en fråga angående vad Wretstrand tror om utbudet och turtätheten framöver nu när kostnadsbesparingar behöver göras. Han svarar att Skånetrafiken får se över deras ständiga arbete med att trimma ner och optimera verksamheten men säger också att det är en politisk fråga där svaret inte finns än, han tror däremot att svaret kan komma om 1,5 år. Han säger dock sedan så här:

“Ja, alltså, jag tänker så här. Det är inte politiskt möjligt att gå ut och säga att nu skär vi ner. Men det kan det kan ju komma en verklighet som tvingar fram det.” (Intervju med Wretstrand, 2021).

Vidare resonerar Wretstrand kring hur mycket pengar han tror Skånetrafiken kommer att få framöver. Region Skånes största prioritering efter pandemin tror han inte kommer vara Skånetrafiken utan snarare vården då det kommer behövas resurser till den vårdkö som uppstått när operationer skjutits upp under Covid. Därför är det enligt Wretstrand inte troligt att Skånetrafiken får mer resurser utan han menar att det utifrån den situation som råder hade varit väldigt bra för kollektivtrafiken att få lika mycket som innan pandemin.

Wretstrand går också in på en prognos som han gjort där en bedömning görs på hur snabbt resandet kommer återhämta sig efter pandemin. Enligt prognosen kommer Skånetrafiken vara tillbaka på 90 procent av resandet som fanns år 2019 redan till 2023/2024. När frågan ställs vad denna ganska positiva prognos bygger på säger Wretstrand att det någonstans ändå är en kvalificerad gissning men han tar upp Lund som exempel för att vidare förklara sitt resonemang:

“Och det som Jonas också beskriver i sin rapport, vad är det som driver resandet? Ja det är inte bara utbudet utan det är de här liksom externa faktorerna faktiskt. Hur många som bor i Lund, att Lund är en stad som växer väldigt kraftigt, att universitetet inte har några ambitioner på att minska sitt kursutbud och programutbud och att man bygger ut ESS, och man bygger ut Brunnsög och så vidare. Brunnsög är en stadsdel för 50 000 invånare och det är ju det som gör att vi får en efterfrågan i transportsystemet, att det finns personer som ska förflytta sig. Då

har jag sagt att det är rimligt att tänka sig att man kommer ligga på en nivå som är ungefär 90 procent” (Intervju med Wretstrand, 2021).

Wretstrand får också frågan om hur han ser på denna prognos i förhållande till konkurrens från andra transportsätt som till exempel bilen och varför prognosen ändå är så pass positiv trots denna konkurrens. Han svarar då att det alltid är en risk med konkurrens och att prognosen någonstans kan vara präglad av den politiska transportstrategin i Skåne som inte har förändrats i och med pandemin. Slutligen ställs också en fråga kring hur Skånetrafiken ser på bussfiler och andra sätt där kollektivtrafiken får företräde, Wretstrand ställer sig positivt till detta genom att säga:

“Absolut det är en fortsatt väldigt viktig fråga att kunna ta sig före och få ökad prioritering i väg och gatunätet. Det är A och O för att stadstrafik ska kunna bli attraktivare, men det gäller även inpendling med buss, att man får prioritet intill rätta målpunkter i staden.” (Intervju med Wretstrand, 2021).

Det skall nämnas att Wretstrand också får en fråga som berör hur Skånetrafiken ser på kollektivtrafiksystemet när det kommer till byten kontra direkta linjer. Dock erhålls ingen särskilt svar på frågan utan diskussionen fortsätter i annat.

4.3 Intervju med Patrik Engfors på Skånetrafiken

Första delen av intervjun med Patrik Engfors handlar om hur Försäljning och Marknadsföringsavdelningen på Skånetrafiken har agerat under pandemin, som tidigare nämnts i avsnitt 3.2 är Engfors Pris och Affärsansvarig på Skånetrafiken. Relaterat till detta berättar han att de ganska tidigt under pandemin, i april/maj någon gång, tog fram en ny biljettyp som skulle vara bättre anpassad efter den nya situation som uppstått. Biljetten bestod av en sju-dagarsbiljett som kostade en fjärdedel av vad den ordinarie 30-dagarsbiljett kostar. Då pandemin medförde att många resenärer inte visste om de skulle jobba hemma eller på plats eller om de skulle få symptom och vara tvungna att vara hemma innebar en sju-dagarsbiljett för många ett tryggare köp jämfört med en 30-dagars som var det enda andra periodbiljetts-alternativet. Engfors menar att denna biljett fann sin kundgrupp och att det kan ses som positivt under rådande situation. Han framhåller dock också att den var alldeles för billig för att vara en del av deras ordinarie

sortiment vilket innebar att de tog bort den i mars 2021 efter att den funnits i nästan ett år. Anledningen var dock inte bara att den var för billig utan Engfors menar att den inte var tillräckligt flexibel för framtiden, han resonerar så här:

“Samtidigt märkte vi att det var en del som den här biljetten inte passade alls för. Vi tänkte också att framöver när pandemin är över så kommer detta kanske inte vara den bästa typen av biljett med tanke på de resmönster vi tror kommer att uppstå. Vi tror inte att alla kommer att vara på kontoret måndag till fredag framöver utan att man kommer ha ett mer flexibelt arbetssätt. Man kommer att ta vissa möten på distans hemifrån och vi tror att det här kommer öka. De tendenserna har funnits lite grann innan också, men de kommer öka och framförallt har många blivit vana med att ha effektiva möten på distans, så nu börjar vi prata om hur vi skulle formera ett flexiblare erbjudande som passar fler, men som också passar dem som har köpt den här sju-dagarsbiljetten.” (Intervju med Engfors, 2021).

Med det som bakgrund berättar Engfors om en ny biljett som Skånetrafiken har lanserat. När sju-dagars-biljetten försvann i mars 2021 lanserades biljetten Flex 10 30 som är 25 procent billigare än en vanlig 30-dagarsbiljett men istället för fria resor innebär den att man kan resa tio valfria dagar under 30 dagar. En annan begränsning är att den till skillnad från en 30-dagars inte kan lånas ut. För en person som reser tio dagar eller färre under en månad är denna nya biljett att föredra jämfört med en 30-dagars då den som tidigare nämnts är billigare. Engfors får också en fråga om huruvida några generella prisförändringar gjorts under pandemin och då framgår det att Skånetrafiken vid årsskiftet 2020-2021 inte höjde sina priser efter index som de normalt sett gör. Detta kan betraktas som en prisminskning men då det endast handlar om ett par procent menar Engström att det är svårt att säga att man aktivt ändrat priserna.

En annan åtgärd som Engfors berättar om är en app och webbtjänst där resenärer kan söka och se en prognos över hur trängseln på den planerade resan förväntas vara. Appen lanserades cirka ett halvår innan intervjun genomfördes det vill säga ungefär i november 2020. Engfors menar att syftet med appen är att bekämpa en uppfattning om att det alltid är trångt på kollektivtrafiken:

”Man hör mycket att det är trångt på bussar och tåg hela tiden, vi vet att det är det inte. Vissa enskilda avgångar kanske, men det är jättetråkigt när det blir någon generell uppfattning att det inte går att åka med kollektivtrafiken för att det är så fullt när det faktiskt inte är så.” (Intervju med Engfors, 2021).

Efter detta går diskussionen över i att handla om framtidens åtgärder relaterat till pris och där nämner Engfors att Skånetrafiken överväger tidsdifferentierad prissättning även om planerna fortfarande är i ett tidigt skede utan att några beslut har tagits. Syftena bakom detta menar han är två: dels att kapa trängsel-topparna i rusningstrafik men också att använda ledig kapacitet utanför rusning. I nuläget är det inte relevant att sänka priserna utanför rusningstid utan snarare att öka priserna under peak-timmarna. Detta har dock att göra med den nuvarande ekonomiska situationen och i framtiden kan en prissänkning utanför peak vara aktuellt alternativt en kombination där det blir lite dyrare under rusningstid och lite billigare utanför. Som tidigare nämnts är dock dessa planer i ett tidigt skede och de kommer att behöva utredas utförligt innan något beslut tas, i nuläget finns det enligt Engfors ingen bestämd tid för detta. Relaterat till tidsdifferentierad prissättning ställs en fråga angående om viljan att minska trängsel finns på grund av man vill minska smittspridningen eller om det finns ett behov att minska trängsel oavsett Covid. Som svar på detta uppger Engström:

“Det vet vi inte riktigt. Där famlar vi ju nu verkligen. Vi vet ju inte hur våra kunder kommer förhålla sig till trängsel framför allt.” (Intervju med Engfors, 2021).

Efter detta går diskussionen vidare i att handla om komfort och hur Skånetrafiken ser på komfortens roll i att göra resandet mer attraktivt. Engfors menar att de på Skånetrafiken inte har några uttalade planer på att öka komforten men framhåller också att de är medvetna om att komfort är viktigt. Han framhåller även att det ofta blir en balansgång mellan komfort och kapacitet:

“Både när det gäller buss, men framförallt för tågtrafik är kapacitet oerhört kostsamt och det hänger lite grann ihop med med komforten som man sammanknippar med utrymme. Sen är det alltid viktigt för oss att göra restiden så värdefull som möjligt, vi vet ju att det faktiskt för många

är mycket viktigare än priset på resan. Det är viktigt vad man faktiskt kan använda sin restid till, det finns människor som har kollektivtrafiken som färd sätt till jobbet för att det ger de andra möjligheter än vad det hade gjort om de sätter sig i bilen. De får mer tid där de kan, det kan vara sådana enkla saker som att man kan äta sin frukost på tåget och spara de 20 minuterna jämfört med om man kör bil till exempel, som gör att man faktiskt väljer att åka kollektivt. Och då måste man ha den möjligheten ombord men sen vill vi helst inte vill sätta in ett extratåg.” (Intervju med Engfors, 2021).

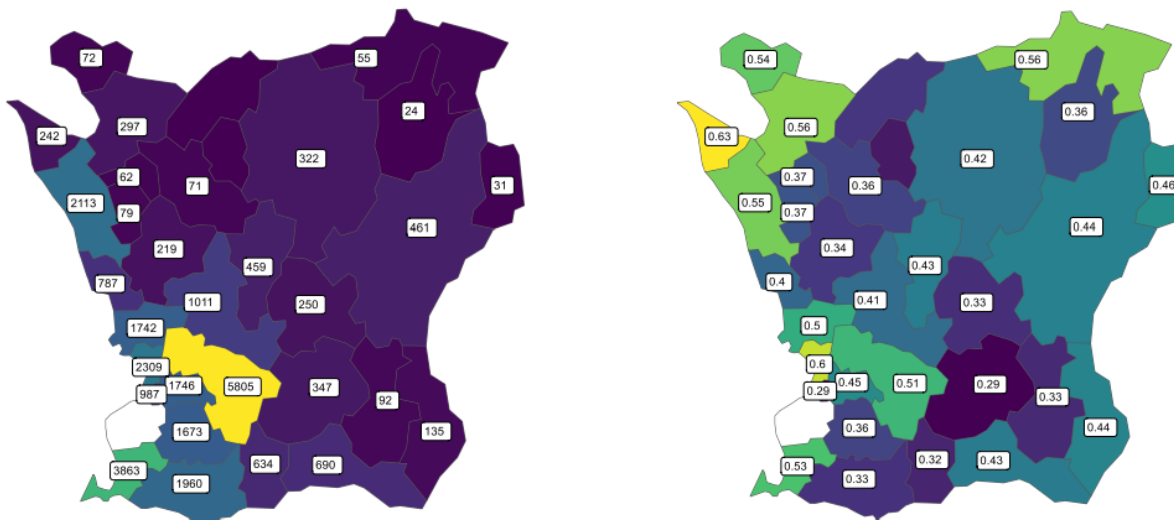
Slutligen diskuteras också provperioder och vilken roll det verktyget kan ha efter pandemin. Engfors påpekar att Skånetrafiken jobbat med provperioder tidigare och att de då har riktat in sig på personer som nyligen flyttat eftersom de vet att människor i det läget ofta ändrar sin vanor. Efter det redogör han för hur Skånetrafiken planerar att jobba med provperioder efter pandemin. Istället för att rikta in sig på personer som flyttar vill man nu vända sig med provperioder till tidigare pendlare som slutat åka kollektivt på grund av pandemin. Avslutningsvis framhåller Engfors att provperioder till skillnad från tidsdifferentierad prissättning är ganska långt gångna planer då det som nämnt redan finns ett arbetssätt sen tidigare.

4. 4 Det potentiella distansarbetet i Skåne

Som bakgrund till diskussionen om transportlandskapet efter Covid presenteras en rapport från Region Skåne som berör distansarbetet i Skåne och vilken roll det kan ha framöver. Rapporten visar att 28 procent av alla yrkesverksamma i Skåne har ett yrke som potentiellt sett kan utföras på distans, vilket motsvarar 160 000 personer. Detta är att jämföra med rikssnittet på 29 procent, dock finns det bara ett län som överstiger den siffran och det är Stockholms län där andelen ligger på 40 procent. Efter Stockholm ligger Skåne och Västra Götaland på 28 procent vardera och sedan sjunker andelen successivt ner till Kalmar län där andelen ligger på cirka 19 procent. Som tidigare nämnts grundar sig detta resultat från en studie i USA och när de amerikanska yrkena omklassificerats till svenska genomfördes skedde detta inte helt smidigt och smärtfritt. Som sagt omkodades läraryrkena manuellt till icke-distansyrken i omklassificeringen och det ska nämnas att om inte detta hade gjorts skulle andelen potentiella distansyrken i Sverige vara 37 procent vilket är samma som andelen i USA. De kommuner i Skåne med störst andel distansyrken är Malmö och Lund med 37 procent vardera, efter det kommer Lomma och

Helsingborg på strax under 30 procent. De ställen i Skåne med minst andel distansyrken är bland annat Hörby och Örskällunga där andelen ligger på cirka 15 procent. Ett mönster som identifieras både i Skåne men också i övriga Sverige är att större andel distansyrken verkar finnas i större städer. Det finns tydliga skillnader i branschstruktur om man jämför platser med stor respektive liten andel distansyrken. Platser med liten andel distansyrken har många jobb inom bland annat sjukvård, industri, livsmedel och social omsorg medan yrkena på platser med många distansarbeten ofta är inom till exempel media, finans, försäkring och information och kommunikationsteknik. (Region Skåne, 2020, 4-6).

Rapporten har också undersökt inpendling till Malmö, Lund och Helsingborg hos de som har potentiella distansyrken. Tanken med detta är att kunna avgöra hur mycket pendlingen hade påverkats om alla som kan jobba på distans också hade valt att göra det. Data är uppdelad på kommunnivå och visar endast pendling mellan kommuner. Pendling inom Malmö, Lunds och Helsingborgs kommun är inte medräknat och datakällorna visar inte om det finns flera pendlingsstråk mellan kommuner. Utifrån detta sätt att räkna går det att konstatera att 49 procent av de 160 000 med potentiella distansyrken jobbar i en annan kommun än den de bor i. I Lunds fall är det cirka 14 500 personer med potentiella distansyrken som pendlar till kommunen vilket är 38 procent av alla inpendlare. Den kommun som flest pendlar från är Malmö med 4919 pendlare och det finns även en betydande andel från dels kranskommunerna Staffanstorps, Lomma och Kävlinge men också från Helsingborg. Det ska nämnas att kommuner där färre än 20 personer pendlar till Lund inte räknas med vilket innebär att detaljnivån på siffrorna påverkas, detsamma gäller för pendlingen till Malmö och Helsingborg. Till Helsingborg pendlar 6707 personer med distansyrken och det är 33,8 procent av alla pendlare dit. Flest kommer från Höganäs och Ängelholm men det finns också en betydande del från Landskrona, Malmö och Lund. Vidare undersöks också Malmö dit 28 538 personer med distansyrken pendlar vilket motsvarar 43 procent av alla inpendlare till Malmö. För att se pendlingen till Malmö uppdelat efter kommun se figur 4.4.1. (Region Skåne, 2020, 7-9).



Figur 4.4.1: Antal pendlare till Malmö med potentiella distansyrken (till vänster) samt hur stor andel distansyrkes-pendlingen är av den totala pendlingen till Malmö (till höger), siffran 1 motsvarar 100 % på den högra kartan. Data är uppdelad efter kommuner i Skåne. Källa: Region Skåne, 2020.

För att koppla distansarbete till kollektivtrafiken behövs det statistik över arbetsresor då det är den typ av resor som kan påverkas om fler jobbar på distans och kollektivtrafikens andel i färdmedelsfördelningen behöver också undersökas. Av rapporten från Region Skåne framgår det att cirka 20 procent av alla resor i Skåne är arbetsresor och med hjälp av kollektivtrafikbarometern kan det konstateras att kollektivtrafikens andel av allt resande i Skåne under mars-december 2020 var 14,4 procent. Det ska dock nämnas att andelen låg på 26,6 procent under samma period 2019 vilket visar att kvoten tidigare varit högre och att det finns potential att den ökar igen. Dessvärre har ingen statistik över färdmedelsfördelning på just arbetsresor hittats utan istället utgår uppsatsen från denna färdmedelsfördelning på alla resor. (Skånetrafiken, 2021) & (Region Skåne, 2020, 1).

5. Analys

I detta avsnitt besvaras frågeställningarna som ställdes inledningsvis genom att resultatet ses i ljuset av teorin. Slutsatserna från detta summeras sedan i avsnitt 6.

5.1 Hur har kollektivtrafiken i Skåne påverkats av pandemin? Och har Skånetrafiken tagit några åtgärder?

Resestatistiken från Skånetrafiken visar att Coronapandemin har haft en kraftig negativ påverkan på kollektivtrafiken i Skåne med färre antal resenärer och en mindre andel av det totala resandet. (Skånetrafiken, 2021). Utifrån Hiselius resonemang om kollektivtrafikens betydelse i överflyttningen till mer hållbara transport är denna minskning mycket negativ då denna överflyttning enligt henne redan innan pandemin gick för långsamt. (Winslott Hiselius, 2021, 51-55). När det kommer till åtgärder mot detta resetapp nämner Wretstrand i sin intervju att de åtgärder som togs av Skånetrafiken initialt hade en mycket kortsiktig karaktär vilket skulle kunna ha inneburit att man gick miste om tillfället att agera mer långsiktigt tidigt. Vidare redogör Wretstrand som nämnt för hur driften av kollektivtrafiken i Skåne går till (det vill säga med hjälp av externa entreprenörer) och med det som bakgrund förklarar han att utbudet hos Skånetrafiken minskat något under pandemin. Inblicken i hur kollektivtrafiken drivs och finansieras visar att utbudsminskningar i vissa ekonomiska lägen kan behöva ske för att inte aktörer ska ta för stor skada. Det visar också att Skånetrafiken är beredda att dra ner på utbudet när det behövs vilket tyvärr leder till en situation där attraktiviteten hos kollektivtrafiken som transportsätt kan komma att påverkas negativt. Att minska utbudet berör tre av Walker's sju regler för hur man bör utforma en attraktiv kollektivtrafik:

- Jag kan ta den *när* jag vill.
- Jag kan *lita på* den.
- Den ger mig *frihet* att ändra mina planer.

Ett minskat utbud kan innebära ett kortare dagsspann och en glesare turtäthet vilket är negativt utifrån dessa tre regler. Om man vill kunna använda kollektivtrafiken *när* man vill krävs det en hög turtäthet och ett långt dagsspann och inte tvärtom. Samma sak gäller om den ska gå att *lita på* under en längre period och om den ska ge en *frihet* att inte vara bunden till några enskilda avgångar per dag. (Walker, 2012, 24-25). Även de dilemman som Walker ställer upp är relevanta här då en kollektivtrafik med *service hela dagen* och *som satsar på många resenärer* är beroende av ett stort utbud med dess höga turtäthet och långa dagsspann. Som tidigare nämnts menar Walker att städer och platser där många åker kollektivt har system som är utformade på detta sätt.

(Walker, 2012, 223-225). Kort sagt kan ett minskat utbud innebära att kvalitén på kollektivtrafiken i Skåne kan komma att brista.

Engfors tar upp en rad andra åtgärder som Skånetrafiken har tagit under pandemin. Till att börja med infördes som tidigare nämnts en ny biljettyp som var en sju-dagarsbiljett periodbiljett och senare infördes Flex 10 30 när den förstnämnda togs ur bruk. Enligt Engfors var syftet med sju-dagarsbiljetten att erbjuda en biljett som var anpassad efter den särskilda situationen som uppstod. Även Flex 10 30 lanserades för att passa i en ny situation men här var syftet att forma biljetten efter de resmönster som Skånetrafiken tror kommer uppstå efter pandemin. Det dessa biljetter har gemensamt är att de båda är försök att matcha en förändrad efterfrågan. Även de här åtgärderna går att se i ljuset av Walker's sju regler, närmare bestämt den fjärde regeln som menar att kollektivtrafiken ska vara en bra användning av ens *pengar*. Att erbjuda nya biljetter som passar resenärers behov bättre är utifrån Walker's regel absolut något som är värt att satsa på och detta visar på en relevans i Skånetrafikens agerande. Engfors nämner också att Skånetrafiken bröt mot deras vanliga praxis och inte höjde priserna efter index vid årsskiftet 2020-2021 och även här går det att dra paralleller till Walker's regel om pris. Vidare diskuteras som nämnt en app där resenärer kan se prognostiserad trängsel på resor och den åtgärden är också relevant utifrån Walker's tankar. Närmare bestämt kan paralleller dras till den fjärde regeln som handlar om att en bra kollektivtrafik ska *respektera* dig som resenär genom att erbjuda komfort, säkerhet och bekvämlighet. Komfort och bekvämlighet kan tydligt kopplas till trängselappen då undvikande av trängsel är gynnsamt ur dessa perspektiv. (Walker, 2012, 24-25). Men i och med smittspridningen av covid går åtgärden också att koppla till säkerhet då trängsel under en pandemi kan förknippas med fara.

5.2 Har Skånetrafiken några långsiktiga planer på hur kollektivtrafiken i Skåne ska hanteras efter pandemin?

Som det framgår i avsnitt 4.1 har det under pandemin utvecklats en oro hos Skånetrafikens kunder för att smittas av Covid-19 när de åker kollektivt och åtgärder relaterat till att stoppa smittspridning såsom tillgång till handsprit och städning tycker många är bra. Det framgår också att en dryg tiondel av skåningarna menar att de inte kommer resa kollektivt på samma sätt som innan pandemin och ytterligare 13 procent uppger att de är osäkra på om de kommer göra det.

(Skånetrafiken, 2021). Dessa svar kan antyda att användningen av kollektivtrafiken kan komma att förändras permanent efter covid och en tillbakagång på samma resande som innan pandemin kan utebli. Det är möjligt att ett nytt transportlandskap håller på att formars och kommande del handlar om hur Skånetrafiken planerar att främja kollektivtrafiken i denna nya situation.

Som det framgår av avsnitt 4.2 står Skånetrafiken inför ett finansieringsproblem nu när biljettintäkterna har minskat. Denna minskning i intäkter måste vägas upp av att större andel finansieras av regionala skatter eller att staten går in och backar upp för annars krävs det att turtätheten och dagsspannet begränsas. Som tidigare nämnts menar Wretstrand att Skånetrafiken inte kan förlita sig på statliga pengar och han tror inte heller att mer pengar kommer komma från regionen då sjukvården lär vara prio ett i och med den vårdkö som uppstått under pandemin. Wretstrand vill inte svara på om utbudet hos Skånetrafiken kommer skalas ner eller inte då det är en politisk fråga men den logiska slutsatsen kan vara att det sker då finansiering från andra håll verkar utebli. Som bekant har redan vissa utbudsminskningar skett men då Skånetrafiken inte kan förlita sig på statligt stöd som under 2020 och då entreprenörerna som kör Skånetrafikens fordon inte kan fortsätta förlora pengar långsiktigt lär dessa neddragningar vara större än det som skett hittills. Som tidigare nämnts i avsnitt 5.1 skadar utbudsminskningar enligt Walker ett kollektivtrafiksystems attraktivitet och skulle ännu större minskningar ske riskerar denna skada att bli mer omfattande (Walker, 2012, 24-25 & 223-225). Vidare kan denna minskning i attraktivitet leda till mer trängsel på vägarna i alla fall om man utgår från Downs/Thomson's paradox. Paradoxen innebär som bekant att om kollektivtrafikens attraktivitet skulle sjunka skulle det innebära att fler hade valt att ta bilen istället vilket skulle leda till mer köer och trängsel. Den ökade trängseln skulle i sin tur leda till att även bilens attraktivitet som transportalternativ skulle sjunka. Detta scenario kan mycket väl Skånetrafiken stå inför om stora utbudsminskningar skulle bli till verklighet. När fler väljer bilen skulle det också kunna leda till ett ytterligare tapp i biljettintäkter för Skånetrafiken där attraktiviteten potentiellt skulle kunna minska ännu mer. Detta skulle vara en ond cirkel där trängseln på vägarna skulle öka ännu mer. (Mogridge et al., 1987, 284). Utifrån Hiselius är kollektivtrafiken viktig i en omställning till mer hållbara transportsätt och vid det scenariot som beskrivits ovan skulle omställningen bromsas vilket skulle innebära negativa effekter för Sveriges klimatarbete. (Winslott Hiselius, 2021, 51-55).

Wretstrand presenterar som nämnt en prognos där han beräknar att resandet bör vara tillbaka på samma nivåer som 2019 redan till 2023/2024. Detta är en ganska positiv prognos som målar upp ett scenario där effekterna som Walker menar finns med potentiella utbudsminskningar inte verkar vara medräknade (Walker, 2012, 24-25 & 223-225). Enligt Wretstrand bygger prognosen på att externa faktorer såsom att tillväxt skapar en efterfrågan på kollektivtrafik men risken med konkurrens från andra transportsätt verkar inte vara inkluderat. Dock medger Wretstrand att risken med konkurrens från till exempel bilen alltid finns när det ställs en fråga om just konkurrens från andra transportsätt vilket ändå visar på en medvetenhet. Det scenariot som presenteras utifrån Downs/Thomson verkar dock inte vara något som Skånetrafiken har med i sina framtidsutsikter. (Mogridge et al., 1987, 284).

Som bekant är kollektivtrafikfiler ett verktyg som ofta används flitigt på platser där en stor andel åker kollektivt och anledningen till det har att göra med att de är effektiva. Många kollektivtrafikfiler leder till ett snabbare system med färre förseningar. Walker anser att implementerandet av kollektivtrafikfiler borde följa ett mönster där vägutrymme ges efter hur stor andel som åker kollektivt, åker 20 procent buss borde 20 procent av vägen gå till en bussfil. (Walker, 2012, 104-106). Wretstrand ställer sig positivt till fler bussfiler vilket framgår i avsnitt 4.2, han menar att det finns en stark koppling mellan bussfiler och attraktiviteten på pendlingstrafik och stadstrafik. Denna hållning hos Skånetrafiken är utifrån Walkers teorier mycket positiv och detsamma går att säga utifrån logiken som finns i Downs/Thomson's paradox. Som tidigare nämnts undersöktes paradoxen i avsnitt 2.1 genom en studie från Sydkorea där en bussfil implementerats och resultatet visade att hastigheten för alla trafikslag ökade och att det skedde ett kapacitetsskifte till förmån för bussarna. (Donggyun Ku et al., 2020, 3-4).

I intervjun med Engström framgår det att Skånetrafiken överväger tidsdifferentierad prissättning med högre biljettkostnad under rusningstid alternativt lägre kostnad utanför rusningstid. Syftet med detta är som bekant att minska trängsel under rusning och bättre använda kapacitet som finns utanför peaks. Med hänvisning till Wretstrands resonemang i avsnitt 2.3 borde tidsdifferentierad prissättning ses som en positivt satsning. Varje extra resenär under peak är dyrt

medan en extra person utanför rusning inte kostar mycket alls, detta borde rimligtvis reflekteras i biljettpriserna. Den stora vinsten med denna typ av prissättning är att trängsel kan begränsas och enligt Wretstrand finns det flera anledningar till varför det är att föredra. Trängsel orsakar förseningar, det kan leda till dyra kapacitetsökningar i form av hög turtäthet och kostsamma infrastrukturprojekt och under en pandemi med smittspridning tillkommer ytterligare en anledning till att begränsa den. Det framgår dock att planerna på tidsdifferentierad prissättning hos Skånetrafiken fortfarande är i ett tidigt planeringsskede vilket kan innebära att gynnsamheten utifrån ett smittspridningsperspektiv kan ha spelat ut sin roll när åtgärden väl sätts in. (Wretstrand, 2021, 78-83).

En annan positiv satsning hos Skånetrafiken som Engström uppmärksammar är provperioder. Som tidigare nämnts kan provperioder vara mycket effektiva, både för att öka resandet snabbt och långsiktigt. Skånetrafiken har som det framgår av intervjun med Engfors långt gångna planer på att sätta in provperioder efter pandemin och de har även jobbat med verktyget tidigare. Provperioder är enligt Söderberg (avsnitt 2.4) mest effektiva när de sätts in mot arbetsresor vilket också stämmer bra överens med den satsning som Skånetrafiken planerar att göra där de vill rikta provperioder mot pendlare de tappat under pandemin. Att de gör denna satsning och att planerna också kommit långt är utifrån Söderbergs tankar mycket positivt särskilt då verktyget är ett mycket gynnsamt sätt att få fler kunder snabbt (vilket behövs i nulägets kritiska situation). Att Skånetrafikens tidigare användning av provperioder riktade sig mot personer som nyligen flyttat stämmer också väl överens med Söderbergs resonemang då han tar upp att just den typen av provperioder är gynnsamma. (Söderberg, 2021, 131-135). När det kommer till komfort kan det konstateras att Skånetrafiken verkar vara medvetna om att resenärer ofta uppfattar det som viktigt. Detta är med bakgrund i Walker's regler för attraktiv kollektivtrafik något positivt och bra då hans femte regel är: Att kollektivtrafiken *respekterar* mig genom att erbjuda komfort, säkerhet och bekvämlighet (Walker, 2012, 24-25). Dock går det att ifrågasätta Skånetrafiken här för trots att de uttrycker att de förstår att komfort är viktigt har de inte några åtgärder planerade för att öka komforten i den kritiska situation som de befinner sig i. Engfors syftar på att ökad komfort ofta hänger ihop med minskad kapacitet vilket delvis kan förklara bristen på åtgärder men det lämnar en del i övrigt att önska.

5.3 Hur skulle ett förändrat distansarbete påverka kollektivtrafiken?

Slutsatsen som kan dras från rapporten över distansarbete är att ett ökat distansarbete i Skåne förmodligen hade haft en relativt liten påverkan på Skånetrafiken. För att förtydliga ska det nämnas att även om 28 procent av alla yrken i Skåne potentiellt sett kan utföras på distans betyder inte det att alla kommer att göra det utan det kommer med största sannolikhet bara vara en andel. Låt oss anta att hälften dessa 28 procent väljer att jobba på distans, då är det 14 procent av alla yrkesverksamma som inte längre behöver ta sig till jobbet som innan. Av dessa 14 procent skulle cirka en fjärdedel tidigare valt åka kollektivt (om man utgår från kollektivtrafikens andel innan pandemin, annars ännu färre) och då är resetappet för Skånetrafiken nere på 3,5 procent av alla yrkesverksamma. Vidare kan det också nämnas att en del av dessa personer förmodligen utförde sitt yrke på distans redan innan pandemin vilket minskar påverkan ytterligare. Och slutligen kan det konstateras att bara 20 procent av Skånetrafikens resor består av arbetspendling. Kort sagt verkar framtidens distansarbete relaterat till kollektivtrafiken vara ett något överdrivet argument för i själva verket handlar det om en begränsad påverkan. (Region Skåne, 2020, 1 & 4-6) & (Skånetrafiken, 2021).

Påverkan som ett ökat distansarbete kan ha på kollektivtrafiken är dock större på vissa platser i Skåne än på andra, andelen distansjobb är som störst i Malmö-Lund-regionen och Helsingborg med omnejd. I Lund och Malmö ligger andelen potentiella distansjobb som bekant på 37 procent och i Helsingborg ligger andelen på 30 procent. Till exempel är det som tidigare nämnts nästan 30 000 personer med potentiella distansjobb som pendlar till Malmö varje vardag och det visar på att ett ökat distansarbete kan ha en påverkan på vissa platser. Även här gäller dock att inte alla av dessa faktiskt väljer att jobba på distans och bara en andel av de som gör det kommer åka kollektivt. En variabel som kan påverka distansjobbets påverkan i Skåne är läraryrket. Som bekant klassas det inte som ett distansarbete enligt rapporten men om det skulle göra det hade andelen distansjobb i Skåne varit 37 procent vilket är avsevärt högre än 28 procent. Läraryrket är dock inget distansyrke generellt men under pandemin har det delvis utförts på distans vilket innebär att ett scenario där lärare jobbar hemma utan att bruka kollektivtrafiken kan bli verklighet, i alla fall under begränsade perioder. (Region Skåne, 2020, 1, 4-5 & 7) & (Skånetrafiken, 2021).

En slutsats från distansarbete-rapporten är att yttre fenomen, såsom ett ökat distansarbete, absolut kan ha en påverkan på kollektiva resmedel men att denna typ av sekundära företeelse som inte är direkt kopplat till kollektivtrafik bör studeras noga innan några antaganden om dess påverkan görs. Vedertagen kunskap om hur ett kollektivtrafiksystem ter sig är i detta fallet mer relevant än vad ett förändrat distansarbete är. Walker's sju regler kring vad som efterfrågas av kunder och hans fyra dilemman som hjälper operatörer att prioritera verkar i Skånes fall vara mer relevanta att följa än att planera för att folk ska jobba hemma (Walker, 2012, 24-25 & 223). Detsamma gäller strategier då verktyg som provperioder och differentierad prissättning framstår som viktigare för Skånetrafiken än vad anpassning efter distansarbete gör (Wretstrand, 2021, 78-83) (Söderberg, 2021, 131-135).

6. Slutsatser

Kollektivtrafiken i Skåne har påverkats kraftigt negativt till följd av pandemin och detta har lett till kortsiktiga åtgärder men också nya mer långsiktiga framtidsplaner för Skånetrafiken. När det kommer till huruvida dessa åtgärder och planer ligger i linje med teorier kring hur god kollektivtrafik bör utformas är svaret att de delvis gör det men inte helt. Under covid har Skånetrafiken i viss mån dragit ner sitt utbud och risken att det sker ytterligare i framtiden är högst reell. Trots detta är prognoser om framtiden relativt positiva och med det som bakgrund går det att argumentera för att teorier som visar på utbudets betydelse såsom Walker's resonemang och riskerna som Downs/Thomson's paradox uppmärksammar inte verkar finnas med i Skånetrafikens beredskap (Walker, 2012) (Mogridge et al., 1987). Utifrån det menar uppsatsen att Skånetrafikens framtidsplaner efter Covid delvis inte är i linje med teorin. Dock ska det nämnas att det finns en förståelse för att detta i mångt och mycket är ett resursfråga och att kompetens på området inte enskilt kan lösa problemet när ekonomiska medel saknas. Samtidigt går det också att urskilja att Skånetrafikens agerande under pandemin samt flera av deras framtidsplaner efter pandemin har en relevans i förhållande till teorier som berör god kollektivtrafik. Mer specifikt har åtgärder som nya biljettyper och framtagandet av en trängselapp en teoretisk relevans då båda kan kopplas till Walker's regler för god kollektivtrafik och detsamma gäller faktumet att Skånetrafiken avstod från att höja priserna efter index 2020-2021 (Walker, 2012). Även framtidsplanerna som berör provperioder och differentierad prissättning stämmer överens med Söderbergs respektive Wretstrands teorier på området och

inställningen som finns till kollektivtrafikfiler och komfort visar på en teoretisk relevans även om konkreta åtgärder när det kommer till komfort uteblir (Wretstrand, 2021) (Söderberg, 2021). Bussfilers fördelar belyses av Walker och även den Sydkoreanska studie som tas upp i avsnitt 2.1 och 5.2 och att komfort är viktigt tas också upp av Walker (Walker, 2012) (Donggyun Ku et al., 2020). Slutligen undersöks vad ett ökat distansarbete kan innebära för kollektivtrafiken post Covid och de slutsatser som dras menar att en eventuell påverkan är begränsad och främst avser Malmö-Lund-regionen och Helsingborg.

6.1 Kommentarer

Kollektivtrafiken står inför stora utmaningar, inte bara kortsiktigt utan också långsiktigt. Det är intressant att följa vad som kommer ske de kommande åren och se vad för lärdomar som kan dras av det. Denna uppsats har undersökt kollektivtrafikens situation i Skåne men hur situationen ser ut i övriga län utifrån resestatistik och kollektivtrafikhuvudmäns agerande är något som borde undersökas vidare. Dessa eventuella regionala skillnader i åtgärder kan potentiellt sett leda till olika utfall de kommande åren vilket ger anledning till att andra läns agerande under pandemin borde studeras. Resultat från sådana studier skulle kunna ge ny kunskap om hur kollektivtrafiken i Sverige bör hanteras.

7. Källförteckning

- Björklund, Carl. Trafikstrateg på Skånetrafiken. 2021. Email med resestatistik 31 mars.
- Denscombe, Martyn. 2014. *Forskningshandboken - För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskapen*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Donggyun, Ku; Sungjong, Na; Jooyoung, Kim; Seungjae, Lee. 2020. Interpretations of Downs-Thomson Paradox with median bus lane operations. *Research in Transportation Economics* 83 (100909). doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100909>.
- Eliasson, Jonas. 2021. Kommer vi resa mindre efter pandemin?. I Eliasson, Jonas och Unemo, Lena (red.). *I en tid av pandemi - En ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner*. Stockholm: Elanders Sverige AB, 127-150.
- Engfors, Patrik. Pris och affärsansvarig på Skånetrafiken. 2021. Webbintervju via Microsoft Teams 5 maj.
- Hedegaard Sørensen, Claus; Isaksson, Karolina. 2021. Coronakrisen - lärdomar för omställning till hållbara transporter. I Holm, Hanna och Kollman, Andrea (red.). *Omstart för kollektivtrafiken idéer för en hållbar framtid*. Lund: Media-Tryck, 12-23.
- Lunds kommun. 2020. *Nu är Lund en spårvagnsstad*. <https://www.lund.se/nyheter-och-nyhetsarkiv/2020/nu-blir-lund-en-sparvagnsstad/> (Hämtad 20 april 2021).
- Mogridge, M.J.H; Holden, D.J; Bird, J; Terzis, G.C. 1987. The Downs/Thomson Paradox and the Transportation Planning Process. *International Journal of Transport Economics* 14 (3): 283-311. <https://www.jstor.org/stable/42748190> (Hämtad 31 mars 2021).
- Odenbring, Åsa. Marknadsanalytiker på Skånetrafiken. 2021. Email med en bifogad intern sammanställning av kollektivtrafikbarometern 7 april.
- Region Skåne. *Skånetrafiken*. <https://www.skane.se/organisation-politik/om-region-skane/Organisation/Skanetrafiken/> (Hämtad 20 april 2021).
- Region Skåne. 2020. *Hur många kan potentiellt jobba på distans?*. <https://utveckling.skane.se/siteassets/naringsliv/dokument/2020-08-26-potential-for-distansarbete.pdf?highlight=distansarbete> (Hämtad 4 maj 2021).

- Söderberg, Alfred. 2021. Ökat resande med riktade provperioder. I Holm, Hanna och Kollman, Andrea (red.). *Omstart för kollektivtrafiken idéer för en hållbar framtid*. Lund: Media-Tryck, 128-137.
- Transportstyrelsen. 2021. *Kollektivtrafik*.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/#:~:text=Kollektivtrafik%C3%B6retag%20f%C3%A5r%20fritt%20etablera%20kommersiell,anpassade%20till%20EU%3As%20regelverk>. (Hämtad 20 april 2021).
- Walker, Jarret. 2012. *Human Transit - How Clearer Thinking about Public Transit Can Enrich Our Communities and Our Lives*. Washington, DC: Island Press.
- Winslott Hiselius, Lena. 2021. Förändring av kollektivtrafikens uppdrag i ljuset av klimatomställning. I Holm, Hanna och Kollman, Andrea (red.). *Omstart för kollektivtrafiken idéer för en hållbar framtid*. Lund: Media-Tryck, 48-55.
- Wretstrand, Anders. 2021. Prissättning som styrmedel för att undvika trängsel i kollektivtrafiken. I Holm, Hanna och Kollman, Andrea (red.). *Omstart för kollektivtrafiken idéer för en hållbar framtid*. Lund: Media-Tryck, 68-83.
- Wretstrand, Anders. Trafikstrateg på Skånetrafiken. 2021. Webbintervju via Microsoft Teams 29 april.

