



# KOLLEKTIVTRAFIK - EN INVESTERING I SAMHÄLLSNYTTA

# KOLLEKTIVTRAFIK ÄR INGET SJÄLVÄNDAMÅL

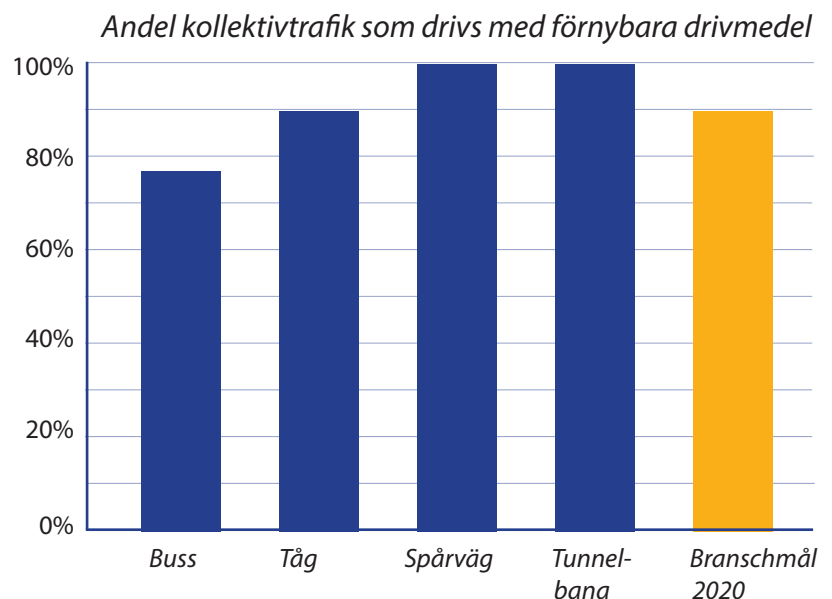
Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Dessutom skapar kollektivtrafiken nytta för samhället, till exempel genom att vidga arbetsmarknadsregionerna och minska klimatutsläppen. Det är på grund av dessa nyttor för resenärerna och samhället, det som brukar kallas kollektivtrafikens samhällsnytta, som kommuner, landsting och regioner organiserar, upphandlar och delfinansierar den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för betydligt mer än 14 miljarder kronor netto varje år. Det visar en rapport som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Till detta kommer andra nyttor som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna. Satsningar på kollektivtrafik ses fortfarande alltför ofta som en kostnad i landstingens, kommunernas och statens budgetar. Vi menar att det är en investering i samhällsnytta.

## MINSKAR KLIMATUTSLÄPPEN

### Kollektivtrafiken är ett viktigt medel att minska klimatutsläppen

Vägtrafiken står för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen. Den som tar bilen till jobbet släpper ut 45 000 gånger mer koldioxid än den som tar spårvagnen, tunnelbanan eller tåget (gäller eldrivet tåg). Kollektivtrafiken är dessutom på god väg att bli helt fossilfri. Nästan 80 procent av busstrafiken körs i dag på förnybara bränslen, tågtrafiken är eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetraffiken drivs helt med el. Kollektivtrafiken ser ut att kunna överträffa branschens mål om att 90 procent av den regionala kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel år 2020.



## VIDGAR MÄNNISKORS ARBETSMARKNADER

### Kollektivtrafiken gör det lättare för företagen att rekrytera

Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för breda lager av befolkningen, med många värdefulla effekter på arbetsmarknaden. Av de samhällsekonomiska nyttor som kollektivtrafiken skapar, är den ökade tillgängligheten för dem som åker med kollektivtrafik den överlägset största.

Genom att kollektivtrafiken gör det smidigt och billigt för människor att nå många arbetsplatser vidgas deras arbetsmarknader och företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens. Kollektivtrafiken för helt enkelt arbetstagare och arbetsplatser närmare varandra. Inom forskningen pekar man på att det uppstår en "matchningseffekt" som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade fått hålla till godo med färre arbetsplatser att välja mellan. När kollektivtrafiken bidrar till att öka genomsnittslönen stiger dessutom samhällets skatteintäkter.

## ÖKAR SYSSELSÄTTNINGEN

### Kollektivtrafiken ökar möjligheten för arbetslösa att få jobb

Genom att kollektivtrafiken förbättrar tillgängligheten för stora delar av befolkningen bidrar den också till att minska arbetslösheten. Även här skapar kollektivtrafiken bättre matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare. Sysselsättningseffekten gynnar enligt forskningen framförallt grupper i samhället som är svaga på arbetsmarknaden.

## SKAPAR ETT RÄTTVISARE SAMHÄLLE

### Kollektivtrafiken skapar jämlika förutsättningar och minskar utanförskapet

Kollektivtrafiken är ett medel för att skapa grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla och arbeta på jämlika villkor oavsett var man bor. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 procent av befolkningen över 6 år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla.

Men kollektivtrafiken skapar inte bara frihet för människor att ta sig dit de vill. Den kan även spela en viktig roll för att bryta utanförskap, minska barriärer och förbättra integrationen mellan olika stadsdelar genom att öka kontakterna. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, fritidsaktiviteter och service. Segregationen och de sociala klyftorna skulle öka. Kollektivtrafiken är kort sagt ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för medborgarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle.

## ÖKAR JÄMSTÄLLDHETEN

### Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgänglighet till samhället

Kvinnor åker mer kollektivt än män. 30 procent av kvinnorna och 23 procent av männen reser kollektivt. (Källa: *Kollektivtrafikbarometern*). Styrmedel och åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar tillgängligheten mer för kvinnor än för män och bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

## GER BÄTTRE HÄLSA

### Att åka kollektivt ger vardagsmotion

Kollektivtrafiken bidrar till många människors vardagsmotion genom att stimulera människor att regelbundet gå eller cykla till stationen eller hållplatsen. Motionen blir ett naturligt inslag i vardagen som minskar risken för övervikt, diabetes, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar, vissa cancersjukdomar och ledbesvär. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.

## ÖKAR TRAFIKSÄKERHETEN

### Kollektivtrafiken minskar antalet dödade och skadade i trafiken

För dem som reser kollektivt är risken att dödas i trafiken betydligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Riskerna när man går eller cyklar till och från hållplatsen minskar skillnaderna, men även med detta inräknat är det fortfarande betydligt säkrare att åka kollektivt. Om man för kollektivtrafikresenärer räknar in promenaden och cykelturen till och från hållplatsen är risken att råka ut för en olycka dubbelt så stor för bilister än för en bussresenär. För mc-förare och mopedister är risken 22 gånger större och för cyklister 46 gånger.

# SKAPAR ATTRAKTIVA STÄDER

## Kollektivtrafiken strukturerar staden och skapar framtidstro

Kollektivtrafiken strukturerar och koncentrerar staden så att staden hålls samman. Det gör den enligt forskningen på två sätt. Genom att de som reser kollektivt går av och på vid hållplatser och stationer skapas det kundunderlag för kaféer, restauranger och annan service. Denna service attraherar sedan andra verksamheter som i sin tur skapar stadsmiljökväligheter som människor uppskattar.

När människor litar på att kollektivtrafiken kommer att leverera samma tillgänglighet år efter år börjar de planera sin vardag utifrån den. Det kommer att yttra sig i höjda markvärdet och att andra verksamheter väljer att placera sig i lägen med bra kollektivtrafik. Det finns forskning som visar att tillgänglighet genom kollektivtrafik påverkar bostadspriser mer än tillgänglighet med bil. Kollektivtrafiken blir en katalysator för att skapa stadsmiljökväligheter som i sin tur kan bli en motor för bland annat bostadsbyggande. Etableringen av service leder till att platserna blir målpunkter. När platserna blir målpunkter ökar resandet dit, vilket gör det svårare att försämrade tillgängligheten och förtroendet för utbudet ökar. På detta sätt växelverkar de två sätten och skapar optimism och framtidstro på de platser där det finns stationer och hållplatser.

## Kollektivtrafiken minskar bilköerna och behovet av parkeringsplatser

Om de som i dag reser med buss, pendeltåg, tunnelbana och spårvagn istället skulle åka bil skulle trängseln på vägar och gator bli betydligt mycket värre än i dag. Framförallt i våra stora städer, men även i många tätorter.

Restiden för bilister skulle bli längre, det skulle ta längre tid att hitta parkeringsplats, trafiksystemet skulle bli känsligare för störningar och det skulle bli svårare att veta när man kommer fram. Även godstrafiken skulle drabbas genom att det skulle ta längre tid att leverera varor till butiker och företag. För att lösa trafikproblemen skulle gator och vägar behöva fler körfält. Fler parkeringsplatser skulle behöva byggas. Andra verksamheter skulle behöva flytta på sig. Förklaringen är att kollektivtrafiken behöver betydligt mindre mark än biltrafiken. Exempelvis tar ett pendeltåg 1800 resenärer och är 214 meter långt. Om alla istället skulle resa med var sin bil så skulle de skapa en bilkö på 7,2 km.

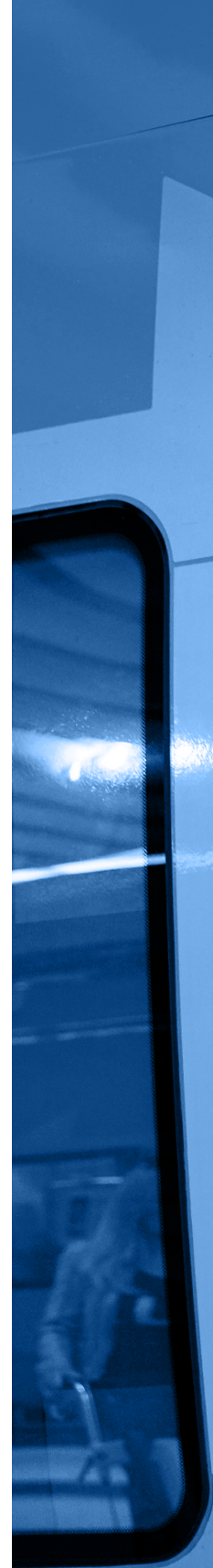
# VIKTIG GODSTRANSPORTÖR

## En snabb, effektiv och nödvändig godsleverantör i landsbygd

Varje dag fraktas tusentals paket åt företag och privatpersoner med bussgods. I landsbygd och glesbygd är utbudet av godstransporttjänster mindre än i städer och längs vältrafikerade vägar. Särskilt långväga transporter kan ta lång tid med övriga speditörer. Varutransporter med buss är därför ofta den snabbaste och mest flexibla lösningen. Även flera av de stora speditörsföretagen använder ibland bussgods för att nå ut till platser som ligger utanför deras egna distributionsnät. För många företagare i landsbygd och glesbygd är bussgodset en absolut nödvändig service. Internethandeln ökar behoven av att leverera varor med bussgods.

# KOLLEKTIVTRAFIKENS SAMHÄLLSNYTTA KAN ÖKA YTTERLIGARE

Kollektivtrafiken är en investering i samhällsnytta. Regering och riksdag måste se kollektivtrafiken som ett sätt att nå olika samhällsmål. Det gäller inte minst målen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020, Nollvisionen och att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Då kommer nyttan för samhället att öka ännu mer.



# KOLLEKTIVTRAFIKEN I SIFFROR



Svenska folket gör årligen 1,5 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 62 procent av landets tågtrafik.

## 60%

Omkring 60 procent av befolkningen över 6 år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla.



I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister.

## 26 PROCENT

Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 26 procent (kvinnor 30%, män 23%)

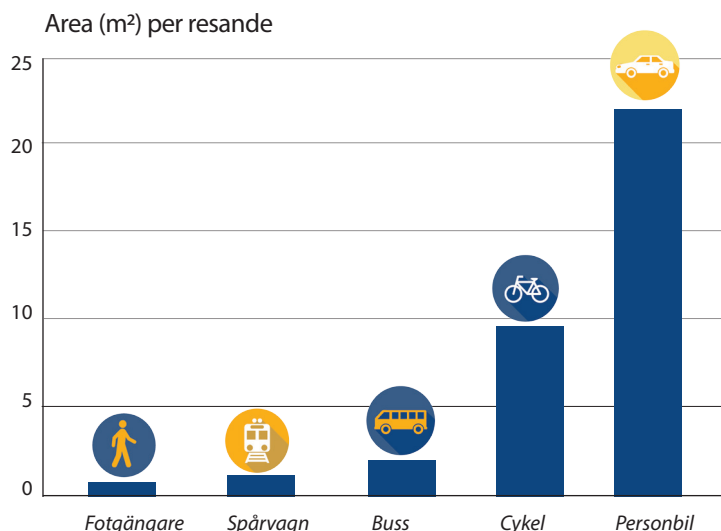
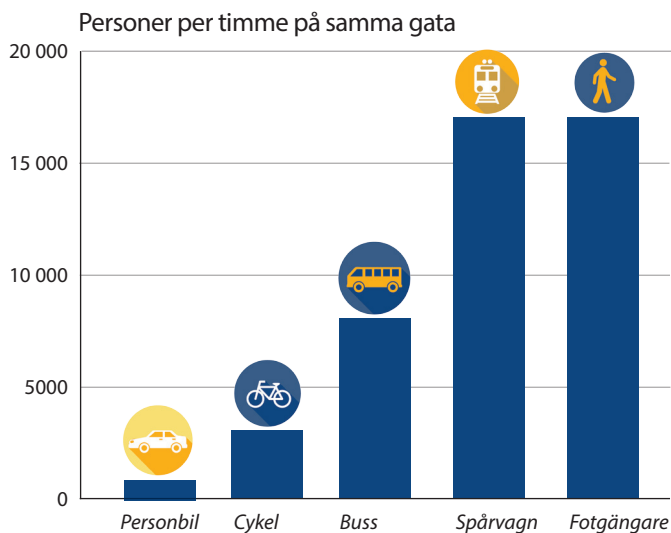


80 procent av resenärerna i den lokala och regionala kollektivtrafiken är nöjda med sin senaste resa.



Det finns nästan 50 000 hållplatser för kollektivtrafik i Sverige.

## Kapacitet och ytbehov för olika färdmedel



- Ett **pendeltåg** rymmer **1800 resenärer** och är 214 meter långt. Om alla istället skulle resa med var sin bil så skulle de skapa en **bilkö på 7,2 km**.
- Ett **tunnelbanetåg** tar ca **1200 resenärer** per tåg. Om alla istället skulle resa med var sin bil så skulle de skapa en **bilkö på 4,8 km**.
- En **buss** som tar **77 resenärer** är ca 15 meter lång. Om alla 77 resenärer istället satt i varsin bil skulle det ge upphov till en **bilkö på 308 meter**.
- Den som tar **bilen** till jobbet släpper ut mer än **45 000 gånger mer koldioxid** än den som tar spårvagn, tunnelbana eller tåg.
- Risken att råka ut för en olycka är ungefär **dubbelt så stor** för bilister än för en bussresenär och **22 gånger större** för mc-förare och mopedister och **46 gånger större** för cyklister om man räknar in riskerna i fordonen och när man går eller cyklar till stationen.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Våra medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Svenska folket gör årligen 1,5 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 62 procent av landets tågtrafik.

**[www.svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se)**