



GEMENSAMMA KRAFTER FÖR EN ATTRAKTIVARE KOLLEKTIVTRAFIK

SAMOT

THE SERVICE AND MARKET ORIENTED
TRANSPORT RESEARCH GROUP



OM SAMOT

Samot är ett Vinn Excellence Center, en form för samverkan mellan näringsliv, offentlig verksamhet och universitet etablerat av Vinnova, vid Karlstads universitet. Centret bildades 2006 och har i dag ett 30-tal verksamma forskare och forskarstudenter. Föreståndare är professor Margareta Friman. Samots uppgift är att leverera vetenskapligt förankrad kunskap som kan ligga till grund för förändringar i kollektivbranschen. Centrets verksamhetsidé är att utföra mångvetenskaplig, internationellt erkänd forskning via aktiva samarbeten och genom detta bidra till en långsiktig och varaktig utveckling av tjänster inom kollektivtrafiken.

LÄS MER
SAMOT.KAU.SE

FOKUS PÅ SAMOT PARTNERS

Samots verksamhet bygger på partnerskap med aktörer inom kollektivtrafikbranschen. I den här broschyren vill vi visa upp några av våra partners och deras arbete. Gemensamt för oss och våra partners är att vi alla arbetar för att nå kollektivtrafikbranschens gemensamma mål - att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik och på så sätt öka antalet resenärer och marknadsandelar.

– Vår verksamhet bygger på partnerskap, att forskare samarbetar med trafikmyndigheter, operatörer och andra viktiga aktörer inom kollektivtrafikområdet är en viktig del av vårt arbete. Vi vill att resultaten från vår forskning ska komma till nytta, säger Margareta Friman, professor och föreståndare för Samot.

Varje år arrangerar Samot en partnerdag, en arena där forskare och partners kan mötas, diskutera, lära känna varandra och skapa nätverk. Syftet är att stärka kopplingen mellan akademi och praktik samt att stimulera processer för tjänsteinnovation och skapa en bättre förståelse mellan aktörerna verksamma i Samot.

– Vi vill uppmuntra utbytet av kunskaper och idéer mellan olika aktörer och arbetar för att skapa bryggor mellan akademi och praktik, vilket har stora mervärden. Som exempel får unga forskare möjligheter att utforma och utveckla sina forskningsprojekt genom att engagera sig aktivt i kontakter med praktiken. Vår erfarenhet är också att den praktiska nyttan ökar när praktik och akademi tillsammans diskuterar forskningsfrågor och forskningsresultat, säger Margareta Friman.

Samots partnerdagar öppnar kontaktytor mot kollektivtrafikbranschens verklighet vilket krävs för legitimitet och kunskapsförmedling. Närhet mellan akademi och praktik är gynnsamt för innovation och utveckling vilket är det yttersta målet med Samots verksamhet. Partnerdagarna är betydelsefulla för ökade kontakter mellan forskning och praktik och för att identifiera områden där det finns en ömsesidig nytta av samverkan.

– Om man vill få inflytande i utvecklingen av svensk kollektivtrafik måste man ge tid, engagemang och finnas med under hela resan. Målet handlar om ökat förtroende och ett bättre samarbete som ytterst syftar till att öka kunskaper och förmåga till samverkan. Våra partnerdagar är ett steg på den vägen. Det är också en uppskattad aktivitet där vi får möjlighet att fördjupa vår dialog kring framtida utvecklingsfrågor tillsammans med alla våra partners, säger Margareta Friman.

Margareta Friman





Echeverri och Sahlbergs behovspyramid för kollektivt resande © 2012



KOLLEKTIVTRAFIK MED MÄNSKLIGA BEHOV I FOKUS

På Karlstadsbuss, som ansvarar för stadstrafiken i Karlstad, är verksamheten inspirerad av två mål – att fördubbla resandet och ha Sveriges mest nöjda kunder. Med utgångspunkt i den enskilda individens behov planeras ett högkvalitativt lokalt bussystem som ska binda samman viktiga målpunkter och lyfta stadens miljonprogramområden.

Redan idag har Karlstadsbuss kommit långt när det gäller att attrahera kunder. Mellan 2005 och 2012 ökade resandet med 59 procent och gång på gång har Karlstadsbuss toppat den nationella kundnöjdhetsmätningen, Kollektivtrafikbarometern, som genomförs varje år. Ändå anser Robert Sahlberg, affärsutvecklingsansvarig på Karlstadsbuss, att det finns mycket kvar att göra för att folk frivilligt ska välja kollektivtrafiken framför den egna bilen.

– Kollektivtrafiken är ett fantastiskt verktyg för att få en hållbar utveckling men det finns flera mentala hinder som vi behöver jobba med för att den ska bli relevant för många människor. Vi måste utgå från den enskilda individens behov och vad den tänker om sig själv, om andra och om samhället, säger han och hänvisar till en behovspyramid för kollektivt resande som han har utvecklat tillsammans med Per Echeverri, forskare på Samot.

– Den är uppbyggd av abstrakta faktorer som till exempel status, vad säger det mina vänner och arbetskamrater att jag åker kollektivt istället för bil? Vi har också med estetik, etik och andra mervärden som kan vara viktiga att tänka på när man ska förbättra kollektivtrafiken, förklarar Robert Sahlberg.

Med stöd av Vinnova och Trafikverket har Karlstadsbuss gjort en förstudie om framtidens attraktiva kollektivtrafik i Karlstad. För att testa de förbättringar som föreslås i studien planeras ett högkvalitativt bussystem i staden, Karlstadsstråket. Det ska binda samman arbetsplatser, service, centrum, affärsutbud och bostäder på ett genomtänkt och rationellt sätt. Stråket kommer att gå rakt igenom

ett antal miljonprogramområden som ska få nya grönytor och torg.

– Här finns en möjlighet att bygga en attraktiv kollektivtrafik med sju minuterstrafik även på kvällar och helger, samtidigt som man också lyfter flera områden. Det handlar om att kollektivtrafiken ska bli en del av det offentliga rummet och att det går att köra snabbt och effektivt.

Enligt Robert Sahlberg kommer en tredjedel av resorna i Karlstad att göras med den nya linjen. Men om fler ska välja bussen framför bilen krävs det att kollektivtrafiken också marknadsförs på rätt sätt. Till exempel är det viktigt hur den speglas i media.

– Det räcker inte med att ha ett välkänt varumärke utan det behöver också vara omtyckt för att människor ska ta till sig säljargumenten. Med alla bra värden som kollektivtrafiken står för borde vi kunna lyfta marknadsföringen och skapa en positiv image, avslutar Robert Sahlberg.



Robert Sahlberg

- 2 Kämsjukhuset
- 6 Trädgårdsstaden-Ryd
- 9 Simsjön
- 12 Skultorp
- 13 Skultorp

Tågersättning



NY PRIS- OCH SORTIMENTSSTRATEGI SKA FÖRENKLA FÖR VÄSTTRAFIKS RESENÄRER

Efter flera års kritik mot Västtrafiks krångliga biljettsystem håller kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalandsregionen på att ta fram en ny pris- och sortimentsstrategi. Tanken är att det ska vara lika enkelt att köpa en biljett som en glass, förklarar Jörn Engström, utredningsledare på kollektivtrafikmyndigheten.

Så länge man har ett månadskort och reser inom en kommun är det enkelt att resa med Västtrafik. Men så fort det handlar om att ta sig utanför kommungränsen, eller att flera personer ska resa på ett och samma kort, blir det genast komplicerat. Detta ska kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland försöka råda bot på genom att ta fram en ny pris- och sortimentsstrategi.

– Om man tittar på en glassaffisch ser man att strutarna är samlade på ena sidan, barnglassarna längst ner och så vidare. Det är exempel på hur man lyckas presentera sitt sortiment på ett tydligt sätt. Dit vill vi nå, säger Jörn Engström.

Genom utredningar och djupintervjuer med resenärer har man kunnat identifiera tre målgrupper: oftaresenärer, sällanresenärer och så kallade flexiresenärer. Enligt Jörn Engström reser flexigruppen för ofta för att köpa enkelbiljett, men för sällan för att det ska löna sig med ett månadskort.

– När vi nu ska gå mot en fördubbling av kollektivtrafiken tror vi att den stora potentialen finns bland flexiresenärerna. Därför gäller det att hitta ett attraktivt utbud av biljetter som ligger mitt emellan enkelbiljett och månadskort.

Efter att ha tittat på olika geografimodeller har kollektivtrafikmyndigheten fastnat för två alternativ. I det ena väljer resenären

en personlig zon där varje dags första incheckning blir centrum för zonen som kunden kan resa inom. Zonerna kan vara olika stora efter kundens behov. I det andra alternativet är zonerna fasta och ligger som ringar på vattnet runt regionens största städer. Resenären kan köpa en eller flera zoner. För båda modellerna gäller att kortläsaren ska se likadan ut överallt och att det ska vara enkelt att utöka zonen med reskassa på kortet.

– Båda alternativen är anpassade till våra tre målgrupper och samma färdbevis gäller i alla kommuner. Nu är det upp till politikererna att besluta vilket av dem som ska gälla, säger Jörn Engström.



Jörn Engström



BILLIGARE KOLLEKTIVTRAFIK MED GEMENSAMMA SPELREGLER

Om alla parter såg till att följa branschens gemensamma avtalsvillkor skulle kollektivtrafikens andel kunna öka utan att kostnaderna skenar, förklarar Mattias Byström, försäljningschef på bussoperatören Nobina.

Tänk en fotbollsmatch utan gemensamma regler. Skulle det vara möjligt? Nej, säger Mattias Byström och undrar varför det inte är lika självklart med gemensamma regler i kollektivtrafiken.

– Idag har varje beställare sitt eget förfrågningsunderlag istället för att tillämpa det modellavtal som branschen har tagit fram. Det verkar som om man inte förstår vilka parametrar det är som driver kostnaderna.

Enligt Mattias Byström finns det upp till hundra olika underlag för trafikavtal. Kontrakten är ofta på tio år eller mer, vilket gör att bussbolagen i sina anbud måste ta höjd för olika risker som kan uppstå under den långa avtalstiden. Dessutom är beställarnas detaljkrav på bussarnas exteriör, interiör, utrustning, ålder och storlek direkt kostnadsdrivande, menar han.

– Allt detta innebär att trafiken blir mycket dyrare än vad den skulle behöva vara.

Efter att ha låtit en forskare från Linköpings universitet granska samtliga upphandlingar av busstrafik från de tre senaste åren har Nobina svart på vitt att detaljkraven även skadar miljön.

– Resultatet från forskningen visar att utsläppen av koldioxid kan reduceras avsevärt om man undviker detaljstyrning

och istället låter operatören välja busstorlekar, konstaterar Mattias Byström.

Om beställare och trafikföretag tillsammans blev bättre på att utnyttja redan betalda resurser som fordon, skulle man i framtiden kunna erbjuda mer busstrafik utan stora kostnadsökningar. Med gemensamma branschvillkor blir det också möjligt att sänka antalet överklagade busstrafikupphandlingar.

– Det går att minska kostnaderna med enkla medel. Men det förutsätter att beställarna ger oss operatörer större frihet när de går från produktionsavtal till resandeincitamentsavtal, att de faktiskt litar på att vi vill öka resandet och göra det bra för kunderna.



Mattias Byström



ÖPPEN DATA BIDRAR TILL NYA INNOVATIONER I RESANDET

Den tekniska utvecklingen går snabbt, även inom kollektivtrafikområdet. Med tillgång till öppen data från myndigheter blir det allt enklare att utveckla tjänster, framför allt appar, som underlättar det vardagliga resandet.

Glöm bilden av en gammal gråhårig uppfinnare som sitter på sin kammare och kommer på saker. I dag styrs tjänsteutvecklingen av vilka behov som finns och ofta involveras användarna i arbetet med att ta fram nya innovationer. Sedan 2009 då EU beslutade att myndigheter ska underlätta tillgängligheten till data har utvecklingen av applikationer, appar, gått snabbt inom kollektivtrafiken.

– Vad det handlar om är att all data som finns hos olika myndigheter ska kunna återanvändas och ge upphov till nya tjänster, säger Margareta Friman, professor och föreståndare på Samot.

För att förenkla tillgången till data från trafikföretag i Sverige har Samtrafiken, Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Viktoria-institutet tagit initiativ till TrafikLab. Där kan utvecklare hitta information, se vad andra gjort och dela med sig av idéer.

Margareta Friman tror att utvecklingen av nya tjänster kan ha stor betydelse för människors resebeteende.

I SL-trafiken finns två populära reseplanerare som båda är tredjepartsprodukter, berättar Robert Fromell, kommunikationsstrateg inom webb på SL.

– Vi har insett att det finns fler smarta och innovativa människor utanför än inom vår egen organisation. Apparna är bra exempel på hur enskilda entusiaster kan göra användarvänliga lösningar. Utvecklingen blir också mycket mer snabbriktig än när stora organisationer ska ha ut något på marknaden.

I vintras tävlade 25 lag med utvecklare i Travelhack, ett event för att ta fram nya tjänster och appar som kan göra kollektivtrafikresandet mer attraktivt. Eventet arrangerades av initiativtagarna bakom TrafikLab och pågick i 24 timmar. I juryn ingick kända utvecklare,

tillgänglighetsspecialister, IT-politiker och kollektivtrafikexperter. Segrare blev applikationen Reseledaren som hjälper människor med kognitiva funktionsnedsättningar att resa kollektivt.

– För att hänga med i innovationstakten måste vi som företag hitta samverkan, det är en förutsättning för att vi ska kunna tillhandahålla tjänster som resenärerna förväntar sig, säger Robert Fromell.

Runt om i Europa och USA har det på basis av öppen data tagits fram ett hundratal appar för kollektivtrafikresenärer. Ett exempel är en reseplanerare i Belgien där tågresenärerna kan chatta med varandra, ett annat är Magnificent i USA där öppen data kombineras med Google map.

– Ofta är det information som personerna själva saknar. Ibland lägger man också på en social dimension eller kombinerar olika typer av resurser för att höja värdet för resenären, kommenterar Markus Felleson, forskare på Samot.



Robert Fromell

