

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN

13-04-09 00015

**Motion 2012:21 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

**Ärendebeskrivning**

Gunilla Roxby Cromwall (V) har lämnat en motion om försök till klimattaxa på linjer med lågt resande.

**Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.*

**Landstingsrådsberedningens motivering**

Stockholms län växer i rekordtakt. Aldrig tidigare har befolkningsökningen varit så stor som nu. Det är givetvis glädjande att så många människor ser Stockholmsregionen som en attraktiv arbetsplats- och bostadsort samtidigt som det ställer stora krav på att Alliansen vågar tänka både nytt och brett. Det kollektiva resandet har också fortsatt att öka under de senaste åren. Det visar att Alliansens satsningar på mer och moderniserad kollektivtrafik är rätt väg att gå.

Stockholms län har den högsta kollektivtrafikandelen i Sverige. Dessutom ökar kollektivtrafikandelen i Stockholms län från 48,0 procent 2011 till 50,4 procent 2012. Varje dag är vi cirka 763 000 personer som dagligen reser med SL. Antalet påstigningar ökade också med 3,3 procent jämfört med 2011. En vanlig vinterdag gör vi över 2 700 000 påstigningar fördelat på cirka 25 000 avgångar. Av allt motoriserat resande sker 37 procent med kollektivtrafiken, vilket är betydligt högre än snittet för övriga landet på 15 procent. I innerstadssnittet vid morgonrusningen är Stockholms län uppe i hela 78 procent.

Det mest avgörande för att resenärerna ska välja kollektivtrafiken framför bilen är tidhållning, turtäthet och linjenät. Givetvis spelar också restid, bemötande och trafikinformation samt pris in vid resenärernas val av färd sätt. I det nyligen antagna Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för landstinget anges den långsiktiga ambitionen att den allmänna kollektivtrafiken även i fortsättningen ska erbjuda ett sammanhållet och samordnat system där en viktig grund är att resenärerna ska kunna resa på en och samma biljett inom länet till ett attraktivt pris.

I Stockholms län kan det finnas linjer med ett lägre resande under delar av trafikdygnet. Det ska dock påpekas att en stor del av dessa resor görs i det större perspektivet med byten mellan olika linjer och trafikslag. Enligt Trafikförvaltningen är det därför högst osäkert om differentierade taxor skulle innebära några fördelar, utan i stället leda till otydligheter med olika prissättningar.

Eftersom kollektivtrafiken är en delvis skattefinansierad verksamhet är det viktigt att varje skattekrona används så effektivt som möjligt. Därför bör Trafikförvaltningen se över hur resandet på linjer med lågt resande skulle kunna öka. Till exempel genom fler och förbättrade cykel- och infartsparkeringar, linjeomläggningar eller genom en utbyggd anropsstyrd trafik.

I syfte att ytterligare utveckla kollektivtrafiken i stråk med högt bilresande bör faktorer som till exempel framkomlighet för att minska restiderna prioriteras. Trafikförvaltningens pågående arbete med Genomförandeplanen visar att kollektivtrafikens resenärer i allmänhet och bilisterna i synnerhet framförallt prioriterar faktorer som flexibilitet och tillgänglighet framför pris.

Alliansens målsättning är att kollektivtrafikens andel ska fortsätta att öka i Stockholms län. De viktigaste verktygen för att nå dit är att bygga ut och modernisera kollektivtrafiken. En välfungerande kollektivtrafik och ett ökat kollektivt resande är nödvändigt för Stockholmsregionens fortsatta attraktivitet och den viktigaste miljöinsatsen Stockholms läns landsting kan göra.

SKRIVELSE  
2013-03-13

LS 1209-1222

**Beslutsunderlag**

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 februari 2013

Motion 2012:21

Trafiknämndens protokollsutdrag den 5 februari 2013, med  
V-ledamotens reservation

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 11 januari 2013



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning  
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-02-27

LS 1209-1222

Handläggare:  
Kajsa Bellander

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2013 -02- 28
Dnr. <u>LS 1209-1222</u>
<i>Rotel III</i>

## **Motion 2012:21 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande**

### **Ärendebeskrivning**

Gunilla Roxby Cromwall (V) har lämnat en motion om försök till klimattaxa på linjer med lågt resande.

### **Beslutsunderlag**

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 februari 2013  
Motion 2012:21  
Trafiknämndens protokollsutdrag den 5 februari 2013, med V-ledamotens reservation  
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 11 januari 2013

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta  
*att* anse motionen besvarad.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Gunilla Roxby Cromvall (V) har lämnat en motion om försök till klimattaxa på linjer med lågt resande. Motionärernas förslag innebär fria eller kraftigt subventionerade resor på linjer med lågt resande där det finns potential att vinna marknadsandelar från bilister. Av trafiknämndens yttrande framgår dock att en prissänkning på lågt trafikerade linjer inte kan antas automatiskt öka andelen kollektiva resenärer.

#### *Bakgrund*

Gunilla Roxby Cromvall (V) har lämnat en motion om försök till klimattaxa på linjer med lågt resande. I motionen föreslås landstingsfullmäktige

besluta att ge trafiknämnden i uppdrag att återkomma med förslag på hur försök med klimattaxa kan genomföras på lämpliga linjer. Förslaget skulle innebära fria eller kraftigt subventionerade resor på linjer med lågt resande där det finns potential att ersätta delar av biltrafiken med kollektiva färdmedel. I motionen framhålls att ett försök med fri taxa på delar av kollektivtrafiken i Avesta har genomförts. Trafiknämnden har lämnat ett yttrande.

#### *Överväganden*

Trafiknämnden anger i sitt yttrande att modellen med gratis kollektivtrafik i Avesta inte är direkt applicerbar på Stockholms län. Exempelvis är skillnaden i befolkningens mängd avsevärd. Strukturen för kollektivtrafiken i Stockholm är också betydligt mer komplex än den i Avesta. Studier visar bland annat att resenärer i länet ofta byter mellan olika linjer med varierande trafikeringsgrad under en resa med kollektivtrafiken. Detta gör att det är mycket osäkert om en klimattaxa på lågt trafikerade linjer skulle ge någon positiv effekt. En särskild taxa på vissa linjer riskerar också att bidra till en otydlig prisstruktur för resenärerna.

Motionären pekar på att sänkta taxor har betydelse för människors användning av kollektivtrafiken. Enligt trafiknämndens yttrande har studier dock visat att priset endast spelar en marginell roll för valet av färdmedel. Det är andra faktorer, som t.ex. punktlighet och turtäthet, som är avgörande för att resenärer ska välja kollektivtrafiken framför andra transportmedel. En prissänkning på lågt trafikerade linjer bedöms främst leda till en överflyttning av cyklister och fotgängare till kollektivtrafiken, snarare än att påverka antalet billister.

Trafiknämnden påpekar i sitt yttrande att Trafikverket för tillfället genomför ett projekt som syftar till att utvärdera försöket med gratis kollektivtrafik i Avesta och några andra områden. Trafikförvaltningen emotser resultatet av utvärderingen.


Med hänvisning till ovanstående samt trafiknämndens yttrande anser förvaltningen att motionen kan anses besvarad.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

**Miljökonsekvenser av beslutet**

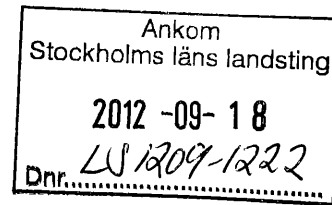
I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.



Toivo Heinsoo  
Landstingsdirektör



Stockholms läns landsting  
2012-09-18



2012:21  
Rotel III

## Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande

Avesta införde i juni i år gratis resor på fem av kommunens busslinjer. Resultatet blev att antalet kollektivtrafikresor under juli månad ökade med 280 procent jämfört med motsvarande månad 2011.

I Stockholm ligger kollektivtrafikandelarna stadigt kring 24 procent sett till hela länet och ingenting tyder på att trenden kommer att brytas. Snarare finns en risk att andelarna minskar i takt med att kollektivtrafikens kostnader, och därmed taxorna, ökar. Denna utveckling är inte förenlig med klimat- och miljömålen eller med kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål. För att nå målen måste fler människor lockas att resa med kollektivtrafiken. Över tullsnitten är kollektivtrafikandelarna redan höga, men i andra delar av länet finns stor potential att vinna marknadsandelar från bilen.

Exemplet Avesta visar med all önskvärd tydlighet att nivån på taxan har stor betydelse för människors resor. På linjer med lågt resande finns därmed stor potential att vinna över resenärer från bilen. Vi förslår därför att en särskild klimattaxa, i form av fria eller kraftigt subventionerade resor, införs på linjer med lågt resande där potential finns att vinna marknadsandelar från bilen. Det skulle dessutom vara en välkommen service till resenärerna med tanke på att det i olika delar av länet kan vara svårt att köpa SL-biljetter.

### Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med förslag på hur försök med klimattaxa kan genomföras på lämpliga linjer.

  
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Trafiknämnden

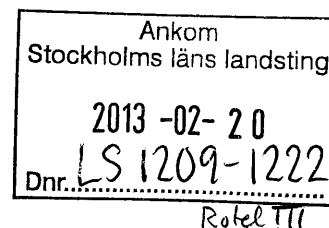
PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2013

Sammanträdesdatum  
2013-02-05

Datum för justering: 2013-02-05

Christer G Wennerholm  
Erika Ullberg



**§ 6**

**Yttrande över motion 2012:21 om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande**  
(TN 1210-0201)

I ärendet förelåg skrivelse 2013-01-11 från förvaltningschefen.

**YRKANDEN**

- 1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
- 2) bifall till V-ledamotens förslag till beslut, bilaga 1

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

**BESLUT**

*Trafiknämnden beslöt*

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

**RESERVATIONER**

V-ledamoten reserverade sig mot beslutet.

-----  
Vid protokollet

Sara Catoni

-----  
Utdragsbestyrkande  
Ingela Svanberg Ohlsson



VÄNSTERPARTIET

TN 1210-0201  
Bilaga 1**FÖRSLAG TILL BESLUT**

2013-02-05

Ärende nr 6 (TN 1210-0201)

**Yttrande över motion 2012:21 om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande**

Vid sidan av kvalitetsfaktorer, såsom turtäthet och punktlighet, är priset en viktig faktor för att locka människor att resa kollektivt. Under morgonrusningen och över innerstadssnittet är kollektivtrafikens andelar hög. I andra reserelationer är kollektivtrafikandelarna däremot låga eller mycket låga.

Alltför lite görs idag för att öka kollektivtrafikandelarna i Stockholms kranskommuner och i länets ytterområden. Detta innebär att bussar ofta går tomma, vilket innebär en belastning både för miljön och för landstingets ekonomi. Den största miljöpåverkan uppstår dock indirekt, när människor väljer bilen framför kollektivtrafiken. Vid sidan om en utveckling av kollektivtrafiken i stråk som idag har en hög andel bilresor, bör försök därför göras med reducerad taxa enligt det förslag som ges i motionen.

Många av de resor som görs i länet är av lokal karaktär och företas inom den egna kommunen, där kollektivtrafiken idag har en mycket låg marknadsandel. Därmed finns tydliga paralleller att dra till Avestas framgångsrika försök med gratis resor på 5 busslinjer.

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning i enlighet med denna skrivelse, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Datum  
2013-01-11Identitet  
TN 1210-0201Handläggare:  
Jens Plambeck  
08-686 1651

Ankom Stockholms läns landsting 2013 -02- 20 Dnr. LS 1209-1222
---

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE N
2013 -02- 05	6

## Yttrande över motion 2012:21 om försök till klimattaxa på linjer med lågt resande

### Bakgrund

Vänsterpartiet har i en skrivelse till Landstingsfullmäktige föreslagit att uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med förslag på hur försök med klimattaxa kan införas på lämpliga linjer.

Motionen refererar till det försök som Avesta kommun införde i juni 2012 med gratis resor på 5 linjer. Vidare framgår i motionen slutsatsen att nivån på taxan har stor betydelse för hur man reser, och att det därmed finns en stor potential att vinna bilister till kollektivåkande genom att införa en särskild klimattaxa på linjer med lågt resande.

Motionen föreslår införande av en särskild klimattaxa i form av fria eller kraftigt subventionerade resor på linjer med lågt resande och där det finns en potential att vinna marknadsandelar från bilister.

### Kommentarer till förslagen i motionen

#### Kollektivtrafikens andel av resandet

I Stockholms län sker en normal vardag drygt 1,6 miljoner<sup>1</sup> resor i kollektivtrafiken. Av allt motoriserat resande i länet sker 37 % med kollektivtrafik<sup>2</sup>, medan motsvarande andel för hela landet är 15 %<sup>2</sup>. I vissa relationer, framförallt under rusningstid, är andelen avsevärt mycket högre. Som exempel kan nämnas andelen över innerstadsnittet i morgonrusningens rusningsriktning där andelen är 78 %<sup>3</sup>. Stockholms län svarar för mer än hälften av antalet kollektivtrafikresor i landet<sup>4</sup>.

#### Om försöket i Avesta<sup>5</sup>

Avesta kommun och Dalatrafiken presenterar på sin hemsida samt i nedladdningsbara dokument bakgrundskälen till den nu beslutade fria kollektivtrafiken, vilka sammanfattas nedan;

<sup>1</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (en resa kan dock bestå av flera delresor, t.ex. först buss och sedan tunnelbana)

<sup>2</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

<sup>3</sup> Fakta om SL och länet 2011

<sup>4</sup> Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik, Partnersamverkan för Fördubblad kollektivtrafik (2009)

<sup>5</sup> På Avesta kommuns och Dalatrafikens hemsidor finns information om bakgrunden till försöket med gratis kollektivtrafik på utvalda linjer i ett nyhetsbrev som främst vänder sig till medborgarna.

Information har även hämtats genom telefonintervju med Avesta kommuns Samhällsplanerare Sofie Norberg.

- Avesta kommun vill att det ska bli fler som åker oftare med bussarna
- Det ska bli enklare att åka kollektivt
- Möjligheterna att åka buss ska öka
- Koldioxidutsläppen ska minska
- Göra Avesta mer attraktivt som boendeort
  - Gratis buss är ett medel för att nå målet om att 25 000 personer ska bo i Avesta kommun år 2020.

#### **SL-linjer med lågt resandeantal**

Undersökningar har visat att tidshållning, turtäthet och linjenät är avgörande faktorer för att resenärer ska välja kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. Faktorer som restid, bemötande, trafikinformation och naturligtvis även pris är även de viktiga för resenärers val. Detta återges bland annat i det nyligen fastställda regionala trafikförsörjningsprogrammet. Där anges den långsiktiga ambitionen att den allmänna kollektivtrafiken även fortsättningsvis ska vara ett sammanhållet och samordnat system där en viktig grund för beslut om trafikplikt är att invånarna ska kunna resa på en och samma biljett mellan länets olika delar och kommuner till ett attraktivt pris.

I Stockholms län finns ett antal linjer med lågt resande. Detta resande ingår i det sammanhållna kollektivtrafiksystemet och en stor del av resenärerna på dessa linjer gör bytesresor med högre trafikerade linjer, och det är därför högst osäkert om det skulle uppstå några större fördelar med att differentiera taxorna utifrån resandeunderlaget. Däremot finns risker att det leder till otydligheter för resenärer med olika prissättningar.

För linjer med lågt resande kan eventuella utvecklingar ske med exempelvis förbättrade infartsparkeringar för bil och cykel eller förbättrade linjedragningar för att få upp resandet om det bedöms att det finns ett underlag för det. För att få största möjliga klimateffekter och överflyttning från biltrafiken så tyder dock bland annat nyligen genomförda utredningar på att satsningar framförallt bör ske genom att utveckla kollektivtrafikens kvaliteter i stråk med stort bilresande. Dessa satsningar får störst effekt genom att öka framkomlighet och skapa konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafiken samt att utöka utbudet. Att konkurrera med biltrafiken genom lägre priser riskerar att snarare leda till en överflyttning av cyklister och fotgängare, samt att som nämnts ovan bidra till en otydligare prisstruktur i kollektivtrafiken.

Inom Stockholms län finns det, som i andra län, linjesträckningar som har en lägre beläggning än andra linjer. Sådana linjer finns vanligtvis i de så kallade kranskommunerna till Stockholms stad. Antalet resenärer varierar vanligtvis kraftigt över trafikdygnet.

Trafikförvaltningens pågående arbete med Genomförandeplanen visar att resenärerna i SL trafiken är relativt okänsliga för prisförändringar och att det är svårt att värva bilister till kollektivtrafiken genom lägre taxor. För en bilist väger många gånger

faktorer som flexibilitet och tillgänglighet tyngre än pris. En gratis eller kraftigt subventionerad taxa på vissa linjer kan därför inte antas automatisk öka andelen kollektiva resenärer.

Vid en analys och jämförelse mellan de resvaneundersökningar som Trafikförvaltningen tagit del av, Res05 och ResSverige<sup>6</sup>, noteras att andelen resande till och från innerstaden har ökat med 6%-enheter. Den ökningen kan bl.a. tillskrivas försöket och införandet av trängselskatt för bilisterna till och från innerstaden.

### **Summering**

Att göra en jämförelse mellan Avesta kommun och Stockholms län är mycket svårt ur flera aspekter. Till exempel har Avesta kommun med sin skolskjutsverksamhet andra grundläggande skäl samt samhällsekonomiska finansieringsmöjligheter än vad som får antas gälla för Stockholms län

Avesta kommun har som mål att 25 000 personer ska bo i kommunen, Det är ungefär hälften av det antal som, dagligen, stiger på en buss vid hållplats Slussen.

I Stockholms län finns som oftast alternativa resvägar till buds. Förutom buss erbjuds resor med tunnelbana, spårväg, lokalbanor och pendeltåg, i många fall/linjesträckningar kan en resa ske helt eller delvis parallellt med en busslinjesträckning.

Inom ramen för och med stöd av Trafikverket genomförs ett projekt i syfte att jämföra resultatet i Avesta kommun gentemot andra län, kommuner och städer som infört gratis kollektivtrafik. Trafikförvaltningen ser fram emot att ta del av rapporten rörande slutsatserna och rekommendationerna kring en särskild klimattaxa.

Trafikförvaltningens pågående arbete med Genomförandeplanen visar på att det i stor grad är andra påverkansfaktorer än taxan som påverkar att kollektivtrafiken kan vinna resenärer från biltrafiken. De senaste årens intäktsutveckling tyder på att priskänsligheten är betydligt lägre än vad som tidigare antagits. En ökad andel bilister som börjar resa kollektivt kunde dock noteras i samband med försöket och sedermera införandet av trängselskatt, en ökning som klingat av under senare delen av 2000-talet.

### **Rekommendation**

Med ovanstående redovisning av försöket med gratis kollektivtrafik i Avesta samt de förutsättningar som finns i Stockholms län rekommenderas inte att Trafiknämnden ges uppdraget att återkomma särskilt med förslag om hur försök med klimattaxa kan genomföras på lämpliga linjer.

---

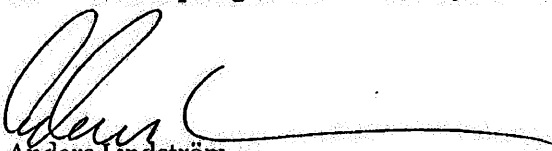
<sup>6</sup> Res05 är resevaneundersökningen som utfördes 2005/2006 och ResSverige är resevaneundersökningen som utfördes 2011

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

  
Anders Lindström  
Förvaltningschef

  
Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

**Bilaga 1** – Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande, daterad 2012-09-18

**Bilaga 2** – Karta över linjer berörda av försöket i Avesta kommun

**Bilaga 3** – Tidsvinster bil vs. buss, 3 exempel

**Källor:**

Avesta kommuns hemsida

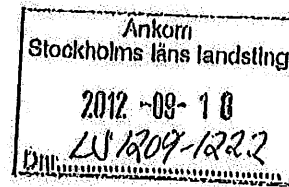
Dalatrafikens hemsida

Sofie Norberg, Samhällsplanerare Avesta kommun (telefonintervju)

TN 1210-0201



Stockholms läns landsting  
2012-09-18



2012:21  
Rotelet III

### Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om försök med klimattaxa på linjer med lågt resande

Avesta införde i juni i år gratis resor på fem av kommunens busslinjer. Resultatet blev att antalet kollektivtrafikresor under juli månad ökade med 280 procent jämfört med motsvarande månad 2011.

I Stockholm ligger kollektivtrafikandelarna stadigt kring 24 procent sett till hela länet och ingenting tyder på att trenden kommer att brytas. Snarare finns en risk att andelarna minskar i takt med att kollektivtrafikens kostnader, och därmed taxorna, ökar. Denna utveckling är inte förenlig med klimat- och miljömålen eller med kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål. För att nå målen måste fler människor lockas att resa med kollektivtrafiken. Över tullsnitten är kollektivtrafikandelarna redan höga, men i andra delar av länet finns stor potential att vinna marknadsandelar från bilen.

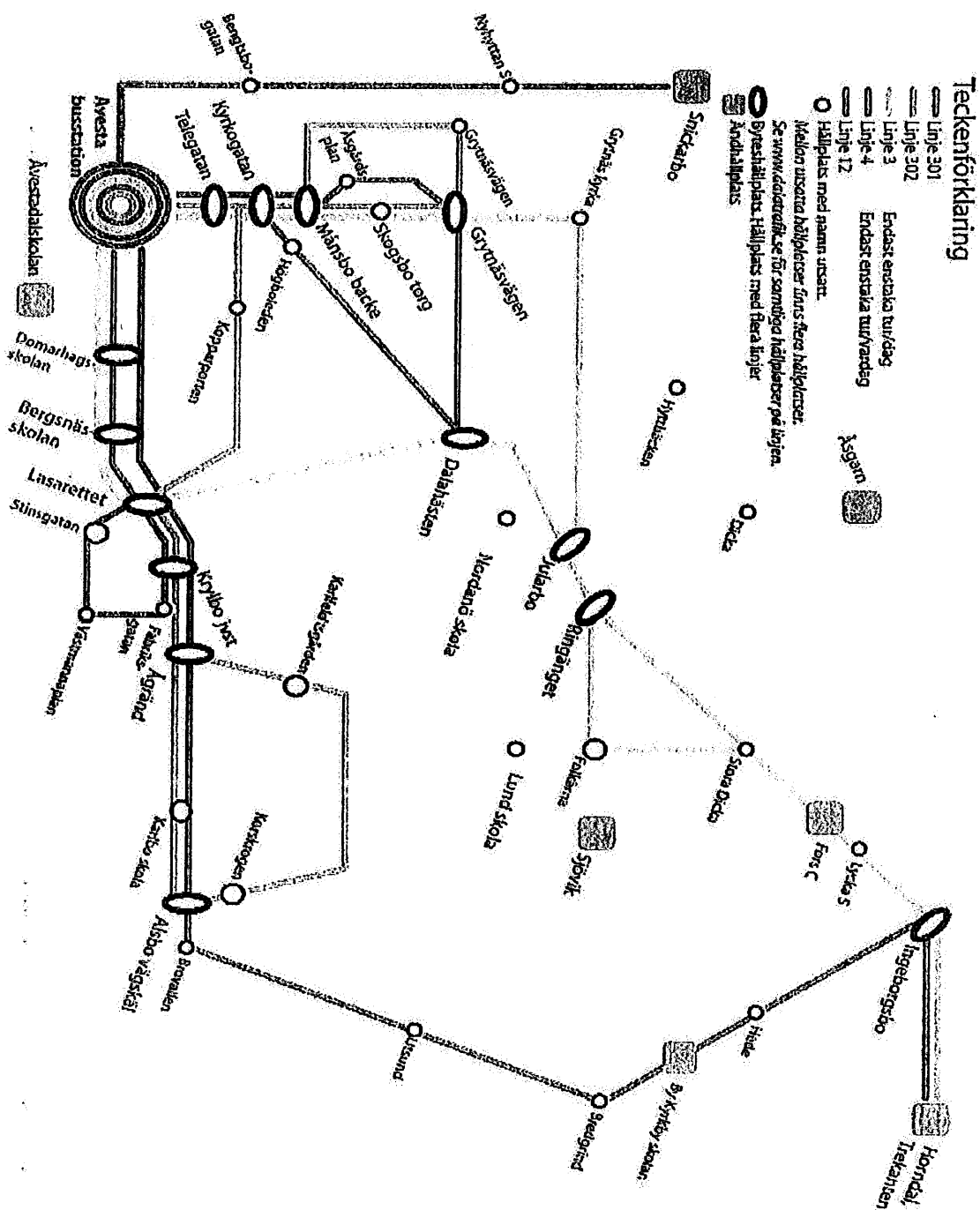
Exemplet Avesta visar med all önskvärd tydlighet att nivån på taxan har stor betydelse för människors resor. På linjer med lågt resande finns därmed stor potential att vinna över resenärer från bilen. Vi föreslår därför att en särskild klimattaxa, i form av fria eller kraftigt subventionerade resor, införs på linjer med lågt resande där potential finns att vinna marknadsandelar från bilen. Det skulle dessutom vara en välkommen service till resenärerna med tanke på att det i olika delar av länet kan vara svårt att köpa SL-biljetter.

Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med förslag på hur försök med klimattaxa kan genomföras på lämpliga linjer.

  
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Bilaga 2 – Karta över linjer berörda av försöket i Avesta kommun



### **Bilaga 3 – Tidsvinster bil vs. buss, 3 exempel**

#### **Exempel 1**

För en resan mellan Horndal, Trekanten i norr till Avesta busstation är avståndet ca 25 km. Resan med buss linje 3 tar ca 37 minuter<sup>7</sup> med 32 potentiella stopp vid en resa på morgonen. En resa som företas mitt på dagen, kl.13:00, tar ca 1,03 h. Samma resa med bil tar ca 25 minuter, d.v.s. en tidsvinst till bilens fördel om ca 12 minuter. Vid en jämförelse med resa under lunchtid är tidsvinsten med bil ca 1,08 h.

#### **Exempel 2**

En resa med linje 12 mellan Snickarbo och Avesta busstation beräknas ta ca 17<sup>1</sup> minuter med 24 potentiella stopp under en sträcka om ca 10 km. För resa med bil uppskattas resan att ta ca 13 minuter. Även i detta exempel är bilen ett snabbare alternativ med ca 4 minuter.

#### **Exempel 3**

Med linje 4 kan en resa om ca 28 km mellan Hede och Avesta busstation företas. Den kollektiva resan tar ca 1,02 h<sup>1</sup> med 54 potentiella stopp att jämföra med en bilresa som tar ca 32 minuter. Samma kollektiva resa kl. 13:00 en vardag tar även den 1:02 h. Med andra ord, en resa med bil går ca 30 minuter snabbare än om resan görs kollektivt.

#### **Sammanfattning**

Sammanfattningsvis är resandetiden, enligt de genomförda empiriska undersökningarna, jämförbara med undantag för en linje i ovanstående jämförelser. Om man fortsatt väljer att resa med bil, trots gratis kollektivtrafik, får antas att skälen är andra än priset. Exempelvis att man gör stopp på resan som att handla, hämta barn etc.

---

<sup>7</sup> Tidtabellsstudier har skett utifrån vardag kl. 08:00.