



Vem planerar för kommersiell busstrafik?

Kommersiell busstrafiks tillgång till infrastruktur och hur hänsyn till denna tas i samhällsplaneringen

September 2026



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Förord

Vem planerar egentligen för kommersiell busstrafik? Gör någon det? Tillgången till infrastruktur, framför allt den fysiska, är ständigt närvarande för företagen i bussbranschen och kanske i synnerhet inom den kommersiella busstrafiken. Allt eftersom städer och regioner utvecklas så behöver också den fysiska infrastrukturen förändras. Sedan många år finns en etablerad princip om att all busstrafik, både offentligt finansierad och kommersiell, på ett konkurrensneutralt sätt bör få tillgång till bytespunkter och hållplatser.

Det fungerar dock inte riktigt så i verkligheten.

Genom åren har många kommuner byggt om eller byggt nya resecentrum med syftet att samla buss- och tågtrafik. Från bussbranschens sida har vi dock sett många fall där den kommersiella busstrafikens behov inte tagits hänsyn till – det kan till exempel saknas kapacitet eller så går det inte att angöra hållplatserna. Det här gäller såväl expressbussar och flygbussar som turistbussar och inte minst ersättningstrafik. Företagen upplever helt enkelt att kommuner och regioner, medvetet eller omedvetet, inte uppmärksammar behoven som den kommersiella busstrafiken har.

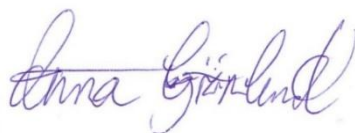
Med den här rapporten vill vi göra några nedslag i hur det faktiskt kan se ut när planeringen sker, och hur de offentliga aktörerna ser på dialogen med kommersiella bussföretag under processens gång. Det visade sig att det ofta saknas både struktur och transparens när det kommer till att involvera de kommersiella bussföretagen.

Vår starka förhoppning är att rapportens innehåll kan vara en utgångspunkt för en mer konstruktiv dialog och diskussion mellan bussbranschens aktörer och offentliga aktörer som planerar infrastruktur. Det ligger inte minst i resenärernas intresse – och där tror vi att vi är rörande överens om att vi vill att så många som möjligt ska resa tillsammans i buss.

För den som önskar mer fakta eller underlag i frågorna står vi alltid till tjänst.

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisation för bussbranschen i Sverige. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Läs mer om oss och vår verksamhet på www.sverigesbussforetag.se

Stockholm i september 2026



Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag

Bilderna i rapporten kommer från Flixbus, Ybuss, MK Bussresor, Masexpressen och Silverlinjen



Innehållsförteckning

Förord	2
Så här har vi tagit fram rapporten	4
Definitioner	5
Våra förslag baserade på utredningens slutsatser	8
1. Inför en transparent prioriteringsmodell för all busstrafik	9
2. Gör tidig dialog obligatorisk vid större förändringar av resecentrum och bytespunkter	10
3. Inför krav på en konsekvensanalys för kommersiell busstrafik.....	11
4. Gör prioriteringen mellan samhällsnytta och likabehandling till ett uttryckligt politiskt beslut.	12
PM: Den kommersiella busstrafikens tillgång till infrastruktur	13
1 Inledning.....	17
2 Förutsättningar och utmaningar	18
2.1 Lagstiftning.....	18
2.2 Den kommersiella busstrafikens utmaningar och behov	19
3 Del 1: Analys av plandokument och intervjuer kring specifika resecentrumförändringar	21
3.1 Örebro – förändring av resecentrum 2024/2025	21
3.2 Halmstad – utbyggnad av regionbussterminal 2012.....	24
3.3 Bollnäs – nytt resecentrum 2020.....	27
3.4 Analys av de studerade fallen och möjliga orsaker	30
4 Del 2: Enkät till regioner.....	35
4.1 Resultat och analys	35
5 Slutsatser och rekommendationer	41

Så här har vi tagit fram rapporten

Projektet som ligger till grund för denna rapport är sökt av ett antal företag som representerar främst segmentet kommersiell linjetrafik, men utgångspunkten har varit att täcka in all kommersiell busstrafik inklusive ersättningstrafik. Finansieringen kommer från BR, Bussbranschens Råd för forskning och utveckling och genomförandet har gjorts av Sveriges Bussföretags kansli.

Syftet med projektet har varit att undersöka i vilken utsträckning som hänsyn tas till kommersiell busstrafik i planprocesser, särskilt i fråga om planering av resecentrum/bytespunkter, och hur dialogen med aktörer inom kommersiell busstrafik ser ut. Syftet har också varit att undersöka om det finns goda exempel på samverkan som skett och vilka resultat denna gett.

Målet med projektet har varit att bussbranschens aktörer ska få en tydligare bild av vilka delar av planeringsprocesserna som är mest effektiva att bidra i och om det finns goda exempel att sprida. Med utgångspunkt i resultaten är tanken lägga grunden till ett mer effektivt påverkansarbete gentemot kommuner, regioner och andra relevanta aktörer.

För inhämtning och analys av data anlitas Tyréns, som fick ett tvådelat uppdrag: dels att analysera plandokument kopplat till tre om- och nybyggnationer av resecentrum, dels en enkätstudie gentemot regionerna om deras dialog med kommersiella bussföretag. Tyréns sammanställda material i form av ett PM ligger som en inbäddad del sist i rapporten. Rapportens övriga delar, så som definitioner och de konkreta politiska förslagen, är framtagna av Sveriges Bussföretag.

3



fallstudier

Örebro, Halmstad och Bollnäs

14 av 21



regioner svarade

enkät till samtliga regioner

3



intervjuer

fördjupande samtal med regioner

Definitioner

Vad är kommersiell busstrafik?

Bussbranschen brukar översiktligt delas upp i tre segment. Dessa är offentligt finansierad kollektivtrafik (främst upphandlad linjetrafik och skoltrafik), kommersiell linjetrafik samt turist- och beställningstrafik (inklusive researrangörsverksamhet). De allra flesta bussföretag verkar inom mer än ett av segmenten.

Turist- och beställningstrafik

Turist- och beställningstrafiken brukar delas upp i två huvudsakliga delar:

- **Beställningstrafik**, vilket motsvarar rena busstransporter (A till B)
- **Researrangörsverksamhet**, där bussföretagen utöver busstransporten också verkar som arrangör av paketresor

Researrangörsverksamheten innefattar en bredd, från resor där enskilda resenärer kan boka en plats (också kallat annonserade resor) till resor där bussföretaget ordnar exempelvis boende, aktiviteter eller måltider för en grupp som bokat busstransport.

Beställningstrafiken bedrivs främst inom Sverige och till viss del i Europa, medan researrangörsverksamheten bedrivs både inom Sverige, i Europa och till viss del även till övriga världen. Kunderna är exempelvis företag, föreningar, skolor, myndigheter och organisationer.



Ersättningstrafik

Ersättningstrafik utgör inget eget segment utan är per definition beställningstrafik. Den kan vara upphandlad, antingen av regioner eller av enskilda järnvägs- eller flygföretag, men dessa kan också göra beställningar direkt hos bussföretagen om det finns behov. Ersättningstrafik utgör en stor del av vissa bussföretags samlade verksamhet.

Ersättningstrafik kan delas upp i två delar:

- **Planerad ersättningstrafik**, som planeras och eventuellt upphandlas i god tid. Här ingår till exempel trafik vid planerade banarbeten på järnvägen.
- **Akut ersättningstrafik**, som beställs när en trafiksituation uppstår – exempelvis att ett tåg eller flyg ställs in eller blir mycket försenat.

Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är busstrafik som bedrivs helt på kommersiell basis, utan subventioner från exempelvis regioner eller kommuner. Trafiken kan bedrivas helt i egen regi av ett bussföretag eller av ett företag som köper själva trafiktjänsterna av underentreprenörer. Båda modellerna är vanligt förekommande i Sverige.

Den kommersiella linjetrafiken kan övergripande delas in i två kategorier:

- **Expressbussar**, som främst är långväga trafik i stråk som passerar flera län
- **Flyg- och anslutningsbussar**, som främst är trafik av kortare karaktär som har flygplatser, hamnar och liknande som slutdestination, oftast med syftet att resa vidare med ett annat färdmedel



Karta över kommersiell linjetrafik med buss (september 2025)



Hur ser den svenska bussbranschen ut?

Majoriteten av svenska bussföretag har under 50 anställda. Däremot finns det stora antalet anställda i ett 20-tal bussföretag som har över 500 anställda. De största företagen verkar främst inom segmentet upphandlad linjetrafik.

För mer information om hur den svenska bussbranschens struktur ser ut, hänvisas till Sveriges Bussföretags statistikrapporter.¹



¹ Sveriges Bussföretag: Statistik om bussbranschen. <https://www.transportforetagen.se/rapporter-remisser-och-statistik/rapporter/statistikrapport-om-bussbranschen/>

Våra förslag baserade på utredningens slutsatser

Utifrån utredningens analyser och slutsatser har vi i Sveriges Bussföretag valt att ta fram fyra förslag som vi ser är fullt möjliga att genomföra på regional och kommunal nivå. Det finns goda argument för att förbättra planeringsprocesserna så de tydligare inkluderar den kommersiella busstrafikens behov, vilket i förlängningen bör ge denna trafik bättre förutsättningar. Det finns därtill flera andra områden i utredningen som kan vidareutvecklas i framtiden, inte minst när det kommer till att etablera en tydlig part som kan föra den kommersiella busstrafikens talan gentemot kommuner och regioner.

Våra fyra huvudförslag är:

- Inför en transparent prioriteringsmodell för all busstrafik
- Gör tidig dialog obligatorisk vid större förändringar av resecentrum och bytespunkter
- Inför krav på en konsekvensanalys för kommersiell busstrafik
- Gör prioriteringen mellan samhällsnytta och likabehandling till ett uttryckligt politiskt beslut

I första hand ser vi att en kombination av dessa är att föredra då de kan ses som en kedja:

Tydliga regler → Tidig medverkan → Dokumenterat beslutsunderlag

Det fjärde förslaget ser vi som den politiska dimensionen ovanpå: när olika intressen faktiskt står mot varandra behöver också politiken också ta ansvar för avvägningen.

I den här delen av rapporten utvecklar vi dessa förslag mer i detalj.





1. Inför en transparent prioriteringsmodell för all busstrafik

Regionen ska i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, eller genom en särskild riktlinje, fastställa transparenta och konkurrensneutrala principer för tillträde till hållplatser, bytespunkter och resecentrum. Dessa ska gälla både för upphandlad och kommersiell busstrafik.

Riktlinjerna/principerna ska bland annat ange:

- Hur företag ansöker om hållplats- och terminalkapacitet
- Vilka kriterier som gäller när kapaciteten är begränsad
- Hur olika trafikslag och i viss mån trafikföretag ska vägas mot varandra
- Hur beslut om prioritering ska motiveras,
- Hur beslut kan omprövas,
- Hur eventuella avgifter, om sådana används, ska tas ut

Motivering: Kollektivtrafiklagen reglerar att kommersiella bussföretag ska ges möjlighet att bedriva trafik, men innehåller inte motsvarande detaljerade krav på hur deras tillgång till infrastruktur ska hanteras. Utredningen visar att det finns olika ambitionsnivåer i olika regioner.

Det finns goda exempel att hämta. Östergötland lyfts i rapporten fram som ett exempel där en riktlinje sedan 2017 tydliggör ansökningsprocess, tillgång till hållplatser och prioritering vid kapacitetsbrist. Liknande principer finns i Västra Götaland, som uppdaterades under 2025.

Inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik togs det 2012 fram en vägledning med principer för bytespunkter och hållplatser.² Eftersom det uppenbart fungerar väldigt olika i regionerna så ser vi dessutom att det vore väl motiverat att uppdatera vägledningen och verka för en ökad användning av denna.

Effekt: En transparent prioriteringsmodell gör dagens informella hantering mer förutsägbar och minskar risken för att kommersiell busstrafik missgynnas genom otydliga prioriteringar.

² <https://partnersamverkan.se/app/uploads/sites/2/2024/07/Bytespunkter.-En-vagledning.pdf>



2. Gör tidig dialog obligatorisk vid större förändringar av resecentrum och bytespunkter

Vid nybyggnad, ombyggnad eller större förändring av resecentrum och bytespunkter ska kommunen och/eller regionen säkerställa att berörda kommersiella bussföretag eller en representativ branschpart involveras **innan den huvudsakliga utformningen har låsts**.

För varje större projekt ska det finnas en dokumenterad dialogprocess där åtminstone följande frågor berörs:

- Vilka kommersiella linjer som trafikerar eller kan komma att trafikera platsen
- Behov av hållplatskapacitet
- Särskilda behov vid utformning av hållplatser, inklusive skyltning
- Fordonstyper och krav på körvägar
- Gångavstånd till järnväg och annan kollektivtrafik
- Behov under olika tider och dagar (kvällar, nätter, helger, storhelger)
- Konsekvenser av ersättningstrafik och andra störningar

Motivering: Utredningen pekar särskilt på tidig dialog som en framgångsfaktor. I Örebro etablerades kontakten med representanter för den kommersiella busstrafiken först sent i processen, när viktiga beslut redan var fattade. Både Region Örebro län och Region Halland bedömer samtidigt att Sveriges Bussföretag, antingen nationellt och/eller genom regionala branschrepresentanter kan vara lämpliga samverkansparter.

Detta är också en viktig lärdom från skillnaden mellan de studerade fallen: en formell detaljplaneprocess garanterar inte i sig att kommersiella bussföretag faktiskt involveras.

Effekt: Flyttar dialogen från "remiss i slutet", alternativt att ha synpunkter på färdig utformning, till faktisk medverkan när alternativen fortfarande går att påverka.



3. Inför krav på en konsekvensanalys för kommersiell busstrafik

Vid större förändringar av resecentrum och bytespunkter ska beslutsunderlaget innehålla en särskild konsekvensanalys för kommersiell busstrafik, som också tar hänsyn till att linjer och utbud kan förändras snabbt.

Analysen bör redovisa:

- Vilka kommersiella linjer och trafikföretag som berörs
- Nuvarande och bedömd framtida kapacitet
- Hållplatslägenas planerade tillgänglighet och lokalisering inklusive skyltning
- Gångavstånd till andra trafikslag
- Framkomlighet för aktuella fordonstyper
- Konsekvenser av alternativa lokaliseringar
- Hur eventuella kapacitetskonflikter har prioriterats och varför

Analysen bör rimligen ingå i det politiska beslutsunderlaget och göras offentligt tillgänglig.

Motivering: Utredningen visar att kommersiell busstrafik ofta behandlas som ett enda trafikslag, utan att specifika linjer, tidtabeller eller fordonsbehov analyseras. I vissa fall har kapacitetsanalyser enligt utredningen enbart utgått från regionens egen trafik. Samtidigt kan behoven variera betydligt. Längre bussar, dubbeldäckare, bagageutrymme och behov av att öppna bagageluckor, trygghet vid sena avgångar och närhet till andra trafikslag är exempel på faktorer som behöver bedömas från fall till fall.

Effekt: Det blir möjligt för politiken att fatta beslut utifrån faktiska bedömda konsekvenser i stället för generella antaganden om vad "kommersiell busstrafik behöver" som inte nödvändigtvis stämmer med verkligheten i det aktuella fallet.



4. Gör prioriteringen mellan samhällsnytta och likabehandling till ett uttryckligt politiskt beslut

När kapacitetsbrist uppstår vid ett resecentrum, en bytespunkt eller en hållplats ska regionen redovisa vilka principer som ligger bakom prioriteringen mellan upphandlad och kommersiell busstrafik, allra helst med stöd i principer som beskrivs i vårt första förslag.

Om en lösning innebär att kommersiell trafik får sämre tillgång till infrastrukturen ska det av beslutsunderlaget framgå:

- Vilka samhällsnyttor som motiverar prioriteringen
- Vilka konsekvenser beslutet får för kommersiell trafik och dess resenärer
- Vilka alternativa lösningar som har prövats
- Varför den valda lösningen bedöms vara proportionerlig

Motivering: Utredningen konstaterar att avvägningen mellan nyttomaximering och rättvisaspekter är en politisk fråga. Därför är det rimligt att den behandlas som en sådan. Utredningen pekar dessutom på en risk för partiskhet när den regionala kollektivtrafikmyndigheten samtidigt ska samordna kommersiell trafik och företräda regionala trafikintressen.

Det handlar inte om att ge kommersiell trafik "förtur", utan om att **göra prioriteringen synlig och politiskt ansvarstagande**.

Effekt: Flyttar kontroversiella avvägningar från informell tjänstemannahantering till transparent politisk styrning.

PM: Den kommersiella busstrafikens tillgång till infrastruktur



PM

DEN KOMMERSIELLA BUSSTRAFIKENS TILLGÅNG TILL INFRASTRUKTUR



Slutrapport

2026-04-30



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Uppdrag: 354511 Utredning kommersiell busstrafik
Titel på rapport: Den kommersiella busstrafikens tillgång till infrastruktur
Status: Slutrapport
Datum: 2026-04-30

Medverkande

Beställare: Transportföretagen TF AB/Sveriges Bussföretag
Kontaktperson: Oscar Sundås
Konsult: Henrick Sundbom
Uppdragsansvarig: Hedda Ericsson
Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

Sammanfattning

Kollektivtrafiklagen infördes år 2012 med intention att underlätta för kommersiell trafik inom det svenska kollektivtrafiksystemet. De aktörer som kör kommersiell busstrafik upplever dock brister kopplat till infrastruktur tillgång i samband med resecentrumförändringar som görs runt om i Sverige.

Syftet med denna utredning är att kartlägga förutsättningarna för kommersiell busstrafiks tillgång till infrastruktur vid resecentrumplanering. Utredningen ska också kartlägga de hinder och möjligheter som finns för en jämlik, effektiv och samordnad planering av svenska resecentrum där den kommersiella busstrafikens intressen beaktas. Denna typ av kunskapsunderlag saknas idag.

Utredningen består av två delar: en studie av plandokument och intervjuer med planerare vid förändrade resecentrum i Örebro, Halmstad respektive Bollnäs samt en enkätstudie till alla regioner med fördjupande intervjuer.

Utredningens resultat pekar genomgående på att den kommersiella busstrafikens tillgång till infrastruktur är en fråga som riskerar att hanteras utan tydliga och etablerade strukturer. Otydliga förutsättningar är ett annat återkommande tema i bägge utredningsdelarna.

Resultat i bägge delarna pekar på nyttan med en tredje part som kan agera medlande/samordnande i planeringsprocessen. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har redan denna roll i viss utsträckning men de organisatoriska förutsättningarna och kopplingarna till den upphandlade trafiken skulle i vissa fall kunna utgöra ett hinder för utövandet.

I de fall där lösningar som uppenbart är sämre för den kommersiella trafiken valts är det samhällsnyttan som framförs som argument. Avvägning mellan nyttomaximering och rättviseaspekter blir då en politisk fråga.

Analysen i del 1, där specifika resecentrumförändringar studeras, pekar på att dialog mellan aktörerna *i tidiga skeden* är en framgångsfaktor, eftersom man annars riskerar att utformningen redan är beslutad när de kommersiella aktörerna tillfrågas. Dock förekommer inte detta resultat i enkätstudien, där många respondenter visserligen betonar vikten av dialog men inte att denna ska ske tidigt i processen.

Bristen på transparens lyfts endast av en enstaka respondent i enkätstudien. Samtidigt visar Tyréns granskning av resecentrumförändringar att det i de granskade fallen finns begränsat offentligt tillgängligt underlag kring vilka avvägningar som har gjorts. Möjligheten för utomstående att få insyn i processen är begränsad.

Baserat på utredningens resultat är rekommendationen att:

- RKM i samtliga regioner specificerar transparent hur tillträde till infrastruktur ska tilldelas i trafikförsörjningsprogram eller separat riktlinje



- Dialog mellan kommun/region och representanter för den kommersiella trafiken förs så tidigt som möjligt i planeringsprocesser rörande resecentrum och bytespunkter
- Sveriges Bussföretag eller annan aktör etablerar tredje part som kan föra den kommersiella busstrafikens talan vid resecentrumförändringar och sprida kunskap mellan kommuner/regioner samt internt inom bussbranschen
- Synen på kommersiell busstrafik som enhet luckras upp och de specifika behov som finns på platsen och för de aktuella linjerna tas i beaktande
- Kommuner, regioner och tredje part som för kommersiell busstrafiks talan delar kunskap och exempel från lyckade och mindre lyckade resecentrumförändringar med varandra
- Planering av resecentrum och bytespunkter sker så transparent som möjligt för att låta medborgarna ta ställning till avvägningar som görs
- Möjligheten att placera hållplatslägen på kvartersmark där avgiftsbaserad modell för tillgång till infrastruktur kan tillämpas utreds vid större förändringar
- Arbetet bedrivs med ett professionellt och respektfullt förhållningssätt mellan parterna, vilket bidrar till stärkt samordning.
- Avvägningen mellan maximering av samhällsnytta och hänsyn till rättvisaspekter tydliggörs och hanteras inom det politiska beslutsfattandet.

1 Inledning

År 2012 antogs kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) med intention att underlätta för kommersiell trafik inom det svenska kollektivtrafiksystemet. Trots detta finns en uppfattning från den kommersiella bussbranschens aktörer att det inte alltid tas tillräcklig hänsyn till deras behov av tillgång till infrastruktur i planeringen av ny- och/eller ombyggnationer av resecentrum/bytespunkter. Den generella upplevelsen är att den kommersiella busstrafiken är nedprioriterad, vilket kan påverka attraktiviteten av den kommersiella busstrafiken negativt och leda till en försvårad konkurrenssituation med andra färdmedel.

Syftet med denna utredning är att kartlägga förutsättningarna för kommersiell busstrafiks tillgång till infrastruktur vid resecentrumplanering. Utredningen ska också kartlägga de hinder och möjligheter som finns för en jämlik, effektiv och samordnad planering av svenska resecentrum där den kommersiella busstrafikens intressen beaktas. Denna typ av kunskapsunderlag saknas idag.

Med kommersiell busstrafik menas i denna studie trafik som drivs på kommersiella grunder, d.v.s. inte busstrafik som drivs av offentliga aktörer och inte heller busstrafik som drivs av kommersiella aktörer på uppdrag av offentliga aktörer.

Utredningen består av två delar:

Den första utgörs av en studie av plandokument samt intervjuer med planerare vid tre resecentrumförändringar i Örebro, Halmstad respektive Bollnäs.

Den andra delen är enkätstudie med fördjupande intervjuer där samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter fått möjlighet att ge sin syn resecentrumplanering, samarbete med kommersiella aktörer samt åtagandet enligt kollektivtrafiklagen.

2 Förutsättningar och utmaningar

2.1 Lagstiftning

Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ställer krav på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samordnar vilka sträckor som körs av vilken aktör och att kommersiella bussbolag ska ges möjlighet att göra detta där intresse finns.

Hur kommersiella busstrafikaktörer ska hanteras vid utformning, planering och drift av bytespunkter, resecentrum och bussterminaler är ej kravställt i kollektivtrafiklagens lagtext.

I förarbetena till lagen anges att dock att regeringen föreslår:

”Att kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor kan få tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter är av stor betydelse för att underlätta etablering av kommersiell trafik” (Betänkande 2009/10:TU21)

Samt att SOU 2009:39 som legat till grund för lagen föreslår:

”[...] I första hand ska marknaden tillhandahålla infrastrukturen, som finansieras genom avgifter. För de fall marknaden misslyckas ska den kollektivtrafikansvariga myndigheten se till att denna infrastruktur kommer till stånd.” (Prop. 2009/10:200)

Ingen av dessa formuleringar finns i den gällande lagtexten. Vissa aktörer har dock plockat upp denna intention från förarbetena och tillämpar liknande principer, till exempel Region Värmland i ”Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022–2026” samt SKR, Trafverket och Svensk Kollektivtrafik i vägledningen ”Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning”.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är skyldiga att upprätta regionala trafikförsörjningsprogram enligt kollektivtrafiklagen. Kopplat till kommersiell busstrafik är kravet enligt lagtexten endast att trafiken samt bytespunkterna den ska använda ska redovisas i planen (Kollektivtrafiklagen 2 kap. 10§). Därutöver är det upp till respektive regional kollektivtrafikmyndighets att göra större åtaganden kring likabehandling och samordning mellan kommersiell och upphandlad trafik. Innehållet i regionala trafikprogram ska enligt lagen samrådats med berörda organisationer.

Plan- och bygglagen

Planläggning enligt Plan- och bygglagen (”PBL”; SFS 2010:900) ställer krav på bebyggelsens lämplighet för sitt ändamål samt att dialogprocesser ska genomföras (samråd samt granskning). Däremot saknas mer specifika krav relaterade till bussterminalers utformning.

Planläggning med ny detaljplan enligt PBL är endast nödvändigt när markanvändningen behöver ändras. I många fall finns generösa planbestämmelser från gamla stadsplaner eller detaljplaner, till exempel "T – Trafikändamål", som innebär att även bygglovspliktiga åtgärder relaterade till bussterminal kan göras utan att anta ny detaljplan. Vid dessa fall undviks genomförande av PBL:s dialogprocess. Vidare kan de flesta mindre anläggningsförändringar av själva kör- och terminalytan genomföras utan bygglovsprocess.

Vid detaljplaneprocess och planprogramsprocess ska kommunen enligt PBL 5 kap. 11§ samråda med myndigheter, fastighetsägare samt *sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget*.

2.2 Den kommersiella busstrafikens utmaningar och behov

Lokalisering nära övrig trafik

Få resenärer påbörjar eller avslutar sin resekedja på resecentrum. Möjligheten att byta mellan den kommersiella busstrafiken och järnvägstrafik, kommunalt/regionalt upphandlad kollektivtrafik är därför viktig för att möjliggöra resande av denna typ. Även närhet från den kommersiella trafiken till angöringsplatser, bil- och cykelparkering samt gånginfrastruktur som kopplar an till resten av staden är nödvändig för att kunna fortsätta resan.

Hållplatsutformning lämpad för längre resor

Den kommersiella busstrafiken kör ofta längre sträckor än den regionalt/kommunalt upphandlade busstrafiken. Därför ställer den speciella krav på hållplatsutformningen. Specifikt gäller detta utrymme för att öppna bagageluckor på bussens bäge sidor. Vid stopp- eller fickhållplatser längs med en gata behöver personalen stå ute i gatan för att lasta in bagage i den vänstra bagageluckan.

Långa bussar med stor svepyta av boggibusstyp används ofta inom den kommersiella trafiken. Vid resecentrum där den upphandlade trafiken inte använder sådana blir detta ett särskilt krav kommersiella trafiken, både gällande hållplatsutformning och vägnät som leder fram till den. Det är också vanligt med bussar av dubbeldäckartyp, varför tillräcklig fri höjd för detta är nödvändigt.

Turistbussar (bussar klass III) kan ha backspeglar som sticker ut framför bussen vilket ställer krav på placering av väggar och pelare vid dockningshållplatser.

Integrerad information till resenärer

För resenärerna är kommersiell busstrafik bara ett av flera färdmedel. För att de ska kunna hitta rätt buss och för att de ska kunna fatta så medvetna beslut som möjligt om vilket färdmedel de ska välja är det gynnsamt att information om kommersiella busslinjer redovisas integrerat med information om övrig kollektivtrafik. Till exempel på samma digitala informationssystem och på samma kartor/orienteringssystem på resecentra.



Samlokalisering med ersättningstrafik och angöringsplatser

Ersättningstrafik för kommersiell järnvägstrafik är tekniskt sett kommersiell busstrafik. Ytorna som behövs för denna trafik står dessutom tomma i normalfallet, när järnvägstrafiken fungerar som den ska. Detta kan leda till att beslut tas om att ersättningstrafiken förläggs till samma ytor som den ordinarie kommersiella busstrafiken. Den ordinarie kommersiella busstrafiken har dock samma behov av tillgång till hållplatslägen som den upphandlade trafiken, även vid störning i järnvägstrafiken. Representanter för den kommersiella busstrafiken upplever att det inte är motiverat att deras avgångar ska påverkas mer än övrig busstrafik av störningar.

Privatbilisters hämtning- och lämning kan vara svår att styra med reglering. Vid resecentrum där ytor avsedda för hämtning-/lämning saknas eller där dessa är lokaliserat i mindre attraktiva lägen finns risk för att hållplatsläge för kommersiell busstrafik används, med följd att tillgänglig och trafiksäker angöring för buss hindras.

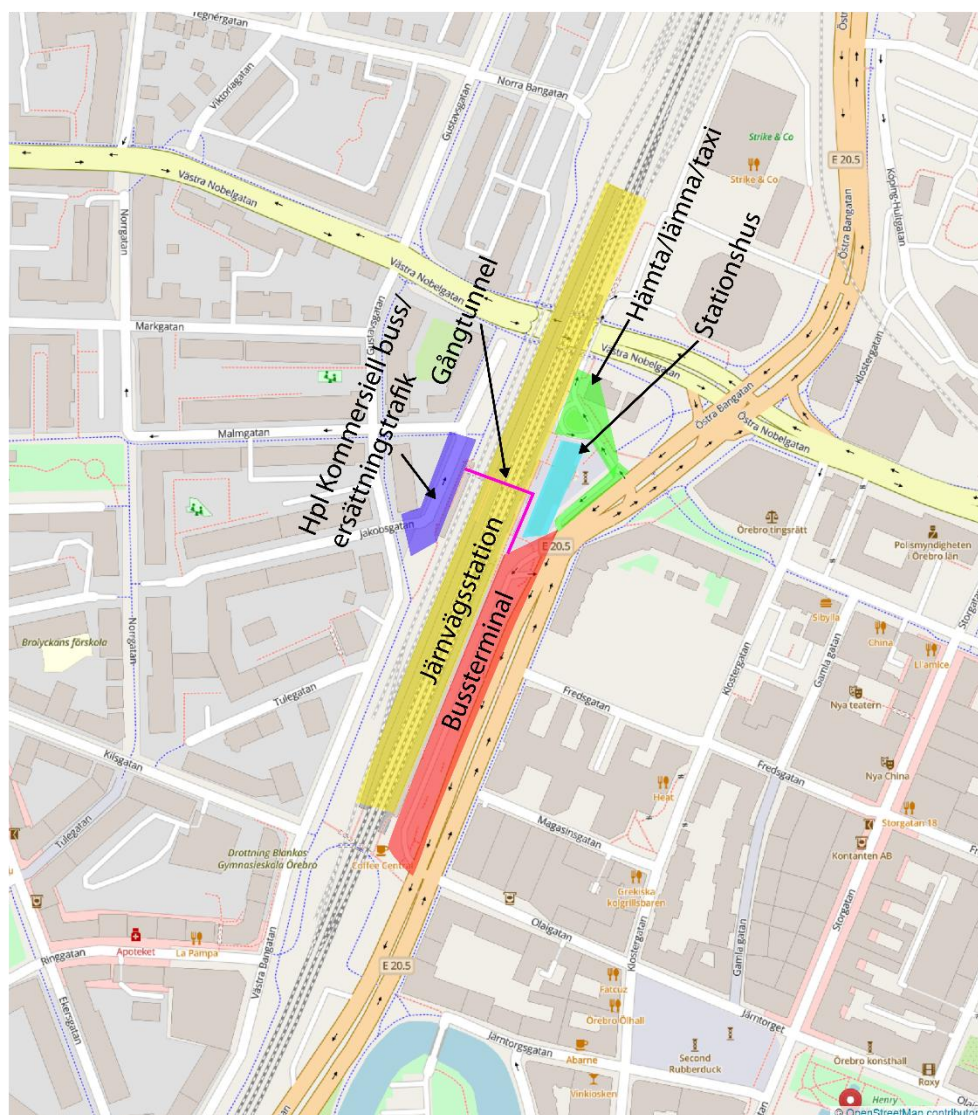
Lokalisering av hållplatsläge nära huvudvägnätet?

Den kommersiella busstrafiken trafikerar ofta destinationer i flera olika städer eller till och med olika regioner. Det kan därför vara gynnsamt med lokalisering av hållplatslägen med närhet till huvudvägnätet.

Enligt vissa representanter för de kommersiella bussbolagen är nyttan av detta dock begränsad och inte något som är värt att prioritera över närhet till lokala bussar och järnvägsstation för resenärerna. Inte minst för att till exempel 30 sekunder kortare restid utgör en relativt liten del av restiden mellan två städer. Andra representanter menar dock att detta i vissa kontexter trots allt är en viktig faktor.

3.1 Örebro – förändring av resecentrum 2024/2025

Vid Örebro:s resecentrum har en omstrukturering av hållplatslägen skett omkring årsskiftet 2024/2025 som innebär att fjärrbussar numera angör på västra sidan av resecentrum (Figur 1). Detta till skillnad från tidigare då fjärrbussar angjorde i anslutning till regionbussar på järnvägens östra sida.



Figur 1. Layout vid Örebro resecentrum våren 2026. Kartbakgrund: Open street map.

Region Örebro läns åtagande i regionalt trafikförsörjningsprogram

Region Örebro län specificerar sitt förhållningssätt till kommersiell kollektivtrafik i sitt Regionala trafikförsörjningsprogram för 2026–2035 enligt följande:

Alla trafikföretag som bedriver regional kollektivtrafik har rätt till att på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ges tillträde till hållplatser och bytespunkter i länet. I Örebro län bedöms kapacitetsbrist vid bytespunkter i första hand kunna uppstå vid Örebro resecentrum och ambitionen är att tillhandahålla efterfrågad angöringskapacitet utan att åtgärder som prisstyrning och tidstyrning ska vara nödvändiga styrmedel. Detta ska ske genom god dialog med väghållare och övriga trafikerande trafikföretag.

När det gäller förmedlande av digital information om avgångstider etcetera ska det erbjudas där motsvarande möjlighet finns för kollektivtrafikmyndighetens trafikutbud. [...]

Förutsättningar och process

Anledningen till att omstrukturering av hållplatslägen genomfördes är att ett nytt stadsbusslinjenät infördes i staden som innebär högre belastning på de befintliga hållplatslägena

Kommersiell busstrafik har sedan cirka fem år tillbaka delat på "Hållplatsläge X" i direkt anslutning till hållplatslägen för regionbussar. Detta hållplatsläge tillskapades när den kommersiella trafiken skulle flyttas närmre resecentrum från tidigare hållplatsläge på Fredsgatan. Det hållplatsläge X som fanns inne på resecentrum fram till förändringen vid årsskiftet 2024/2025 hade enligt Region Örebro län en problematisk utformning som hindrade tillgänglig och säker angöring för citylinjens hållplatsläge G. Läge X beskrivs som "inte ett ordentligt läge". För representanter för de företag som kör kommersiell busstrafik vid resecentrum upplevdes hållplatsläget inte vara problematiskt.

Eftersom markanvändningen inte behövde förändras har ny detaljplan ej behövts tas fram. Örebro kommuns trafikplanerare mottog en fråga från Region Örebro under våren 2024 om att ytterligare utrymme måste tillskapas då Regionen bedömt att utrymmet vid befintliga hållplatslägen inte kommer räcka till.

Kommunen har hanterat detta enligt befintliga processer för förändringar av allmän platsmark. Kommunens utredning har gjorts tillsammans med en arbetsgrupp där bland andra regionen, Trafikverket, Jernhusen och driftavdelningen ingått, däremot ej representanter för den kommersiella busstrafiken. Kommunen har tagit hjälp av kommersiella bussföretag för att provköra den föreslagna rutten.

Utfall

Efter att ha fått kännedom om problemet från regionen har kommunen utrett och därefter genomfört anordnande av ett nytt hållplatsläge på tidigare avlämningsplats och cykelparkering väster om järnvägen. Det nya hållplatsläget undviker de dimensioneringsbrister som fanns vid det tidigare hållplatsläget för kommersiell busstrafik på den östra sidan.

Efter införandet vid årsskiftet 2024/2025 har utredning av angöringskapacitet vid resecentrum gjorts av Region Örebro län. Kapacitetsutredningen tar sin utgångspunkt i att resecentrums utformning ej ska styra tidtabellen och att bytesmöjligheter ska premieras. Kapacitet för hållplatsläge X behandlas ej närmre. Varför detta ej behandlas anges ej. I det material Tyréns har tagit del av anges att det nya hållplatsläge X är "provkörd och önskvärd av [kommersiella buss-]bolag". Beräkningen av kapacitet på den östra sidan visar liksom Region Örebro läns observationer att anläggningen har underkapacitet trots de genomförda förändringarna.

Det nya hållplatsläge X nås via samma gångtunnel som de västra järnvägsplattformarna, men ligger längre från lokaltrafiken och vänthall/service än det tidigare läget på den östra sidan. Gångtunneln stängs ibland på kvälls- och nattetid vilket orsakar långa gångavstånd för den kommersiella busstrafikens resenärer vid sena avgångar.

Vissa delar av gatunätet i anslutning till hållplatsläget på den västra sidan är inte dimensionerat för trafik med Boggibuss som är vanliga inom den kommersiella busstrafiken. I kommunens utredning finns en utpekad körväg som fungerar och har testkörts av bolag som kör kommersiell busstrafik på platsen. Enligt kommunen har denna en körtid som är jämförbar med den genaste vägen.

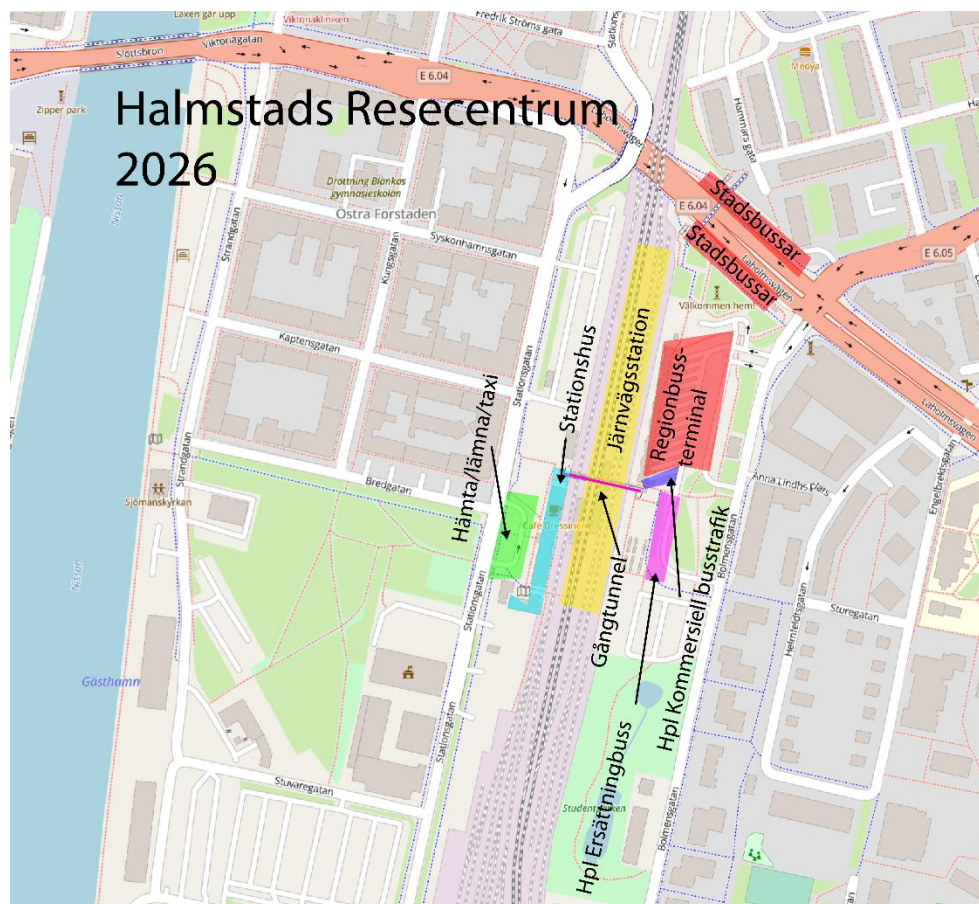
Under den första tid som hållplatsläget varit i bruk har avstängningar på den utpekade körsträckan förekommit, men kommunens bedömning har varit att den omledningsväg som erbjudits har hållit motsvarande standard.

Hållplatsläget är samlokaliserat med ersättningstrafik för järnvägen. Enligt representanter för den kommersiella busstrafiken har man hittills varit förskonad från större påverkan på grund av detta, men oro finns inför framtida problem i samband med avstängningar i järnvägstrafiken.

Representanter för de kommersiella bussbolagen upplever att förändringen inneburit en försämring där man angör längre bort från övrig trafik än tidigare och påverkas av störningar från felparkerande bilister, stängd gångtunnel och begränsningar i gatunätet.

3.2 Halmstad – utbyggnad av regionbussterminal 2012

Halmstads resecentrum är under förändring som del av ett större stadsutvecklingsprojekt under rubriken "Stationsstaden". Nya angöringslösningar för buss har redan invigts, 2012 för regionbussar och kommersiella busstrafik respektive 2017 för stadsbussar (Figur 2/Figur 3).



Figur 2. Layout vid Halmstads resecentrum våren 2026. Kartbakgrund: Open street map.

Region Hallands regionala trafikförsörjningsprogram

Utbyggnaden ligger delvis så långt tillbaka i tiden att den föregick regionala trafikförsörjningsprogram enligt kollektivtrafiklagen. Enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Region Halland 2013–2015 innebär regionens tolkning av Kollektivtrafiklagen att infrastruktur ska tillhandahållas till kommersiell trafik på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.

I senare versioner går regionen ännu längre och specificerar en process för hur konkurrenssituationer som eventuellt uppkommer ska hanteras och hur avvägningar mellan olika aktörer ska göras i sådana situationer:

”För platser där en konkurrenssituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det

uppstår kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.”

Formuleringen kvarstår i remissversion för regionens uppdaterade program för 2026–2030.

Förutsättningar och process

En detaljplan för bussterminalen och övriga resecentrum-funktioner på järnvägens östra sida har antagits under 2013 (Halmstad 2:16 m.fl. Resecentrum). Den nya bussterminalen för regional upphandlad trafik och kommersiell busstrafik ("regionbussterminalen") invigdes emellertid redan 2012 och byggdes parallellt med planprocessen då markanvändningen i tidigare plan (Stadsplan 1941) möjliggjorde detta.

Busstrafikfrågan har varit central i detaljplaneutredningen men fokus har då legat på hur angöring för stadsbussar på Laholmsvägen ska utformas. Ingen förändring av regionbussterminalen föreslås i planen, men markanvändningen som föreslås är i enlighet med bussterminalanvändningen.

I samrådsredogörelsen redovisas synpunkter på detaljplanen från bland annat Hallandstrafiken. Kommentarererna rör utformning på Laholmsvägen för sväng mot Enslövsgatan samt omledningsvägar för den upphandlade busstrafiken under byggtiden.

Detaljplanen har föregåtts av ett planprogram där behovet av att samla de tidigare spridda trafikfunktionerna vid resecentrum varit skälet till framtagande. Kapaciteten har utretts och "regionbussterminalen" med 13 hållplatslägen föreslås, samma antal som senare kom att byggas. Den kommersiella trafiken behandlas inte uttryckligen men utrymme beräknas för både region- och fjärrbusstrafik. När det gäller läge och övriga infrastrukturbehov hanteras den kommersiella trafiken endast som en indirekt del av den regionala trafiken.

Planprogrammet har också varit på samråd enligt plan- och bygglagens process. Regionala kollektivtrafikbolaget Hallandstrafiken har i detta samråd angivit att man gärna hade sett förslag på en inglasad regionbussterminal, men att man i övrigt är positiv till förslaget. De anger emellertid också att de ingått i projektgruppen och därför fått lämna synpunkter under tidigare delar av processen. Jernhusen har yttrat sig om gångvägarna mellan de olika färdmedlen och tycks bevaka denna fråga, dock ej uttalat med referens till kommersiell busstrafik.

I hela projektet kring utvecklingen av Halmstads resecentrum har en "politisk samverkansgrupp" funnits, där samordning mellan kommun, region och Trafikverket skett löpande. Den kommersiella trafikens intressen har bevakats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i dessa sammanhang. Regelbunden samordning med representanter för den kommersiella busstrafiken har inte gjorts och dessa har ej ingått i den politiska samverkansgruppen. Regionen ser dock inget hinder för att sådan samordning med den kommersiella busstrafiken skulle kunna göras, och de



har kontakter inom branschorganisationen som de samarbetar med kring de regionala trafikförsörjningsprogrammen som skulle kunna vara motpart i detta.

Utfall

Den kommersiella busstrafiken angör efter förändringen vid hållplatsläge S, placerat i docka i anslutning till upphandlade regionalbusslinjer. De kommersiella bussbolagen uppfattar detta som ett framgångsrikt exempel där inga klagomål finns på förutsättningarna för att köra kommersiell busstrafik efter förändringarna.

Terminalen för regionalbussar och kommersiell trafik är lokaliserad på resecentrums mest centrala plats mellan järnvägen, angöringsplatser för personbil, cykelparkering samt hållplatslägen för stadsbusstrafiken på Laholmsvägen.

Hållplatsläget används varken av privatbilister, ersättningstrafik för järnvägen eller annan regional busstrafik och riskerar därför inte att utsättas för trängselproblem på grund av störningar i andra delar av systemet.

Hållplatsläget är det mest sydliga inom bussterminalen och ligger därför närmre gångbro över järnvägen till spårområdets västra sida och järnvägsplattform/stationshus.

Bollnäs kommun har byggt ett nytt resecentrum som invigdes i december 2020, där det huvudsakliga hållplatsläget för kommersiell busstrafik är lokaliserat väster om järnvägen (Figur 3).



Region Gävleborgs åtagande i regionalt trafikförsörjningsprogram

Region Gävleborg gör ett mindre långtgående åtagande än Region Örebro län och Region Halland i sitt regionala trafikförsörjningsprogram för 2022–2032, där man endast anger att man har en intention om att tillgängliggöra bytespunkter för kommersiell trafik.

”Region Gävleborg tar ansvar för samordning med ansvariga infrastrukturägare som Trafikverket och Gävleborgs läns kommuner, med intention att göra bytespunkter och hållplatser tillgängliga även för den kommersiella trafiken.”

Med hänsyn till infrastrukturtillgång för kommersiella bussbolag görs inget ytterligare åtagande.

Förutsättningar och process

Den tidigare bussterminalen hade enligt den regionala kollektivtrafikbolaget brister med avseende på kapacitet, trafiksäkerhet, komfort samt tillgänglighet.

Då de genomförda förändringarna innebar en omdisponering av markanvändning har en ny detaljplan varit nödvändig (Detaljplan för Bollnäs Resecentrum, Del av Bro 5:10, Heden 4114 m.fl.). Planbeskrivningen anger att ökad kapacitet för busstrafiken är ett av huvudsyftena med de förändringar som planeras.

Kommunen har följt processen enligt Plan- och bygglagen och inhämtat yttranden från sakägare i samråds- och granskningsprocesser. Ingen kommersiell bussaktör har yttrat sig formellt i dessa processer, däremot har den regionala kollektivtrafikbolaget X-trafik yttrat sig i samrådsskedet. X-trafik anger där kortfattat att de är positiva till planförslaget och att de anser att det leder till förbättring av de problem som den gamla bussterminalen hade.

I samrådssynpunkterna pekar Bollnäs Stationshus AB på att samband inom planområdet mellan resenärer med olika färdslag och varnar för allt för långa och otillgängliga gångavstånd. Kommunen svarar att detta inte är en fråga för detaljplaneskedet, då markanvändningen i planförslaget möjliggör olika utformningar. Synpunkten är dock skriven innan förslaget om hållplatsläge Y väster om järnvägen var planerat.

Kommunen uppger att informell dialog har förts med kommersiella busstrafikaktörer tillsammans med X-trafik vid flera tillfällen under processens gång. Där framkom enligt kommunen att en prioriterad faktor för den kommersiella trafiken är närhet till det övergripande vägnätet för att undvika tidsförluster vid körning inne och närhet till resecentrum/parkeringsplatser.

Utfall

Det nya resecentrumet innehåller 7 hållplatslägen för dockning samt 4 hållplatslägen för stadstrafiken längs gatan på den östra sidan av järnvägen, i anslutning till Bollnäs centrum, d.v.s. samma antal som planerades i detaljplaneskedet. Ett hållplatsläge ("Hållplatsläge Y") för kommersiell busstrafik har också etablerats på järnvägens västra sida, på cirka 300 meters gångavstånd från vänthallen via gångtunnel "Vilhelminatunneln".

Hållplatsläge Y ligger på kommunal mark utanför planområdet för den studerade detaljplanen men har sedan tidigare en markanvändningsbestämmelse som möjliggjort hållplatsläget utan detaljplaneförändring. Hållplatsläget skapades som en tillfällig lösning under byggtiden och gjordes enligt kommunen permanent efter önskemål från de kommersiella bussföretagen. Kommunens uppfattning är också att läget är mycket fördelaktigt för kommersiell busstrafik tack vare närheten till huvudvägnätet.

De aktörer som kör kommersiell busstrafik på platsen upplever att gångavståndet till övrig trafik är för långt och att de inte har fått sina intressen tillgodosedda. Upplevelsen är också att de inte fått vara med under planeringsprocessens gång så mycket som de önskat, trots att kommunen uppger att dialog förts. Önskemålet hade

varit att få tillgång till hållplats bland regionalbussar vid terminalen på östra sidan av järnvägen. Vid fråga om detta har de kommersiella aktörerna fått till svar att utrymme för detta saknas, trots att lika många hållplatslägen som ursprungligen planerats sedan byggts. Hållplatslägena för regionalbussarna är dessutom enligt de kommersiella aktörerna utformade utan tillräckligt utrymme för backspeglarna på deras bussar som sticker ut framför bussen.

Hållplatsläge Y används endast av den kommersiella busstrafiken vilken innebär att man ej behöver samsas med ersättningstrafik eller hämtning-/lämning.

Ett alternativt hållplatsläge för kommersiell busstrafik finns också på Älggatan. Detta ligger närmre övriga busshållplatser men är enligt de kommersiella aktörerna sämre med hänsyn till infartsväg och närhet till huvudvägnätet. Det är också nödvändigt att stå ute i gatan vid pålastning av bagage i den vänstra bagageluckan.

3.4 Analys av de studerade fallen och möjliga orsaker

Formaliserade rutiner saknas

Formaliserade förfaranden eller processer för hur resecentrumförändringar ska genomföras med hänsyn till kommersiell busstrafik har inte funnits vid de studerade resecentrumförändringarna. Att strukturerade processer för detta saknas skulle kunna förklaras av att planeringen sker lokalt/regionalt och att dessa förändringar sällan sker inom respektive organisations områden.

Inom Region Halland finns en generell planeringsstruktur för större infrastrukturprojekt som kunnat tillämpas på resecentrumförändringarna i Halmstad. Metoden bygger på att samsyn etableras tidigt och leder därefter fram till avsiktsförklaringar och genomförandeavtal. Strukturen är dock inte anpassad till resecentrum-planering specifikt.

Kommunens formaliserade detaljplaneprocesser enligt Plan- och bygglagen säkerställer att samordning mellan alla aktörer som berörs görs. Dessa skulle kunna bidra till samordning mellan de offentliga aktörerna och kommersiella bussföretag vid resecentrumförändringar. Kravet på att genomgå en detaljplaneprocess är dock kopplat till förändringar av markanvändningen. Sådan förändring behövs inte där bussterminal finns sedan tidigare och marken är planlagd med generell bestämmelse om till exempel trafik- eller bussterminal-ändamål finns sedan tidigare.

Den studerade processen från Bollnäs visar att detaljplaneprocess inte nödvändigtvis leder till att samordning sker med representanter för kommersiella bussföretag. I samrådsskedet har regionens kollektivtrafikbolag yttrat sig, dock utan att kommentera den kommersiella busstrafiken. Det framgår inte vilka aktörer som fått förfrågan om att yttra sig, men alla aktörer har möjlighet att skicka in yttranden i både samråds- och granskningsskede. I granskningsskedet har varken Regionen eller representanter för de kommersiella bussföretagen lämnat yttrande. Inte heller i processerna i Halmstad har representanter för den kommersiella trafiken yttrat sig eller angivits som sakägare.

Genom planprograms förfarande och efterföljande detaljplan har en formell process använts i Halmstad vid utredningen av resecentrumförändring. Då regionbussterminalen kunde få bygglov innan processen var färdigställd enligt tidigare gällande stadsplan från 1941 var det egentligen inte nödvändigt att genomgå denna process ens för en större förändring som regionbussterminalen i Halmstad. Det lyckade utfallet i Halmstad förklaras därför troligen bättre av aktörernas vilja att uppnå ett mer sammanhållet resecentrum än att en formell process genomfördes.

Ett problem med detaljplaneprocessen är att de bindande beslut som fattas i plankarta och planbestämmelser i allmänhet är så pass flexibla att de ej styr frågan om var kommersiell busstrafik ska angöra. I detaljplaneprocessen i Bollnäs besvarades synpunkter på gångavstånd mellan hållplatslägen med att plankartan inte låser fast just de exempel på hållplatslägen som visas och att det är en fråga för senare skeden. Att samordning kring frågan lyfts i det tidiga skede som detaljplan innebär ger dock bättre förutsättningar för ett bra resultat på lång sikt än vid förändring som ej kräver detaljplaneförändring.

Otydlighet kring den kommersiella busstrafiken

Den kommersiella busstrafiken behandlas i allmänhet som ett samlat fenomen. Ingenstans i de studerade resecentrumförändringarna beskrivs några specifika linjer eller tidtabeller för den kommersiella trafiken. Det är okänt om detta beror på otydlighet kring vilken trafik som faktiskt finns eller om det är ett medvetet val. När det gäller den upphandlade trafiken diskuteras på flera platser specifika behov kopplade till exempelvis "Citylinjen". Kapacitetsanalyser som gjorts av regionala kollektivtrafikmyndigheter har enligt uppgift åtminstone i ett fall endast utgått från den trafik som körs i myndighetens egen regi.

Även i Halmstad, där utfallet bedöms som positivt av de kommersiella bussföretagen, beskrivs den kommersiella busstrafiken inte explicit i planprogram och detaljplan utan som en del av regionaltrafiken.

När det gäller framtida behov upplevs den kommersiella busstrafiken mer osäker än den upphandlade, både gällande vilka aktörer som kommer vara aktuella och vilket behov som kommer finnas, då detta är beroende av marknaden.

Kommersiella bussbolag tillfrågas ej vid samrådsprocesserna och inga kommentarer från representanter för den kommersiella busstrafiken finns med i samrådsredogörelserna. Inte heller ingår de i de listor av tillfrågade remissinstanser som bifogas i vissa fall. Plan- och bygglagen 5 kap. 11§ anger att "I arbetet med att ta fram ett program enligt 10 § eller ett förslag till en detaljplan ska kommunen samråda med [...] 4. de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget." Under rätt förutsättningar är det rimligt att anta att kommunen skulle bedöma att kommersiella bussbolag som kör trafik på platsen har ett väsentligt intresse av planen. Vet man inte om att det finns bussbolag som kör kommersiellt eller om man saknar information om vilka som gör det/i vilken utsträckning det görs är det dock naturligt att kommunens tjänstemän inte kommer att tänka på detta i sammanhanget. De kommersiella bussbolagen har möjlighet att yttra sig trots att de ej tillfrågats, men vet kanske inte om att samråd pågår.

Dialog mellan aktörerna i tidiga skeden

Flera aktörer framhåller nyttan med dialog mellan alla aktörer i tidiga skeden för att etablera vilka intressen som behöver tillgodoses i planeringen. Både i Örebro och Halmstad har samverkansgrupper etablerats där frågor diskuterats löpande av berörda myndigheter (Kommun, Region, Trafikverket). Representanter för den kommersiella busstrafiken har dock inte ingått i dessa grupper.

Vid resecentrum i Örebro upplever regionen att man i processens slutskeden haft lyckad dialog med representanter för Sveriges Bussföretag som kunnat föra den kommersiella busstrafikens talan. Tyvärr dröjde det ungefär till tidpunkten för genomförandet av förändringarna innan denna dialog kunde etableras. Anledningen till detta var en otydlighet kring den kommersiella trafiken. Detta innebar att viktiga beslut var fattade redan innan denna dialog blev del av kunskapsunderlaget.

Både Region Örebro län och Region Halland bedömer att det är lämpligt att Sveriges bussföretag eller dess regionala avdelningar utgör samverkanspart som kan representera de kommersiella bussföretagens intressen i utredningsprocesserna.

Utrymmesbrist och ekonomiska faktorer

Resecentrum är ofta lokaliserade på städernas mest centrala punkter där markvärdet relativt högt. Kommunala markköp är dessutom komplicerade och kan förutsätta detaljplaneförändring. Tillgången på yta när förändring av resecentrum ska göras är därför begränsad.

Som följd av brist på utrymme finns incitament att begränsa antalet hållplatslägen som anläggs. I Örebro och Bollnäs är utrymmesbrist delvis skäl till att förändringar gjorts och också skäl till att vissa avgångar efter förändringen inte kan ske vid den vanliga bussterminalen. Att det är just den kommersiella trafiken som angör vid hållplatslägen på annan plats efter förändringen förklaras dock inte av detta.

Antal hållplatslägen och kapacitet behöver också avvägas mot utrymme som behövs för trafiksäkerhet, arbetsmiljö och tillgänglighet. Ytterst är det en politisk fråga hur avvägningar mellan dessa intressen bör göras och vilka andra funktioner som kan utgå för att tillgodose dessa intressen samtidigt.

I Halmstad, där ett lyckat resultat uppnåtts enligt representanter för de kommersiella bussbolagen, har en kapacitetsanalys som inkluderar fjärrbusslinjer prognosticerat det totala antalet hållplatslägen som behövs, varefter detta antal byggts. Risken finns dock för att marknadsförändringar gör att efterfrågan på hållplatslägen från regional upphandlad trafik eller kommersiell trafik ökar, vilket kan leda till utrymmesbrist.

En annan risk som är vanlig i stora infrastrukturprojekt är att kostnaden blir högre än väntat och att omfattningen (till exempel med hänsyn till antal hållplatslägen) behöver minskas under projektets gång.

Olika syn på den kommersiella busstrafikens behov av närhet till huvudvägnät/motorväg

När kommun och region utvärderar resultaten i Örebro och Bollnäs resecentrum medger de visserligen att den kommersiella busstrafiken inte är lokaliserad i direkt anslutning till övriga bussar. Överlag är dock upplevelsen att denna kompromiss vägs upp av närheten till det övergripande vägnätet och att denna trafik slipper eventuell köbildning och trånga gator inne i centrum.

I Bollnäs uppger kommunen att de kommersiella bussbolagen upplevt hållplatsläget på den västra sidan av spåren som särskilt bra när detta använts tillfälligt under byggtiden och att de önskat att få nyttja detta permanent.

Bland representanter för de kommersiella bussbolagen i allmänhet finns olika åsikter om hur stor nytta detta gör och det varierar beroende på kontext. De håller med om att det visserligen är smidigt med ett läge som ligger nära motorvägen, men att nyttan med detta oftast är mindre än värdet av att vara lokaliserad i direkt anslutning till övrig trafik. I detta sammanhang finns därför risk för att den som planerar

infrastrukturen gör den kommersiella trafiken en björntjänst när man tillskapar ett läge med god motorvägstillgänglighet på bekostnad av andra nyttor.

Olika åtagande med hänsyn till kollektivtrafiklagen

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna som samordnar trafiken vid respektive resecentrum redovisar olika syn på åtaganden gentemot den kommersiella busstrafiken enligt kollektivtrafiklagen. Detta skulle kunna reflektera frågan om den kommersiella kollektivtrafikens status inom regionen och skulle i så fall också kunna vara en del av orsaken bakom skillnaden i utfall vid respektive resecentrum.

Samordningsansvar och risk för partiska beslut

Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ställer vissa krav på att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska samordna vilka linjer som trafikeras av kommersiell respektive upphandlad trafik, däremot ställs inga krav på samordning kring infrastruktur tillgång i lagtexten.

I de studerade fallen har samordningsansvar mellan den kommersiella busstrafiken och andra aktörer helt eller delvis tagits av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, medan själva infrastrukturförändringen primärt utretts och planerats av kommunen. Detta leder till en situation där den kommersiella trafikens intressen representeras via den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppfattning av dessa intressen. Vid olika uppfattning eller kunskapsbrist kring dessa intressens karaktär finns risk för att nyanser i dessa intressen inte beaktas.

Det finns en risk för partiskhet i den aktuella situationen. Trots goda intentioner och ambitioner kan det hända att regionen omedvetet eller medvetet väljer att fatta beslut eller representera den kommersiella trafikens intressen på ett sådant sätt som gynnar mål som bevakas internt. Att till exempel prioritera körtid genom resecentrum för regionens egen trafik och därmed uppnå interna mål kan uppfattas som attraktivt i sammanhanget.

Kollektivtrafiklagens krav på uppdelning av regionernas verksamhet kopplad till kollektivtrafik i regional kollektivtrafikmyndighet respektive kollektivtrafikföretag syftar delvis till att hantera denna risk

Motsättningar

I det studerade materialet förekommer exempel på diskussioner kring infrastrukturens samordning som inte fått det önskade resultatet för någon av parterna och där följden av detta har blivit en mindre respektfull eller raljant samtalston.

Eftersom samordningen i nuläget hänger på informella och mer eller mindre frivilliga processer riskerar detta att leda till att man väljer att kontakta sina motparter mer sällan för att i stället göra antaganden om deras intressen eller syn i olika frågor.

Låg insyn utanför formaliserade processer

Att förändringarna i stor utsträckning sker utanför detaljplaneprocessen sänker graden av insyn från allmänheten. Alla tillfrågade aktörer (kommuner, regioner och kommersiella bussföretag) har varit behjälpliga i arbetet med att svara på frågor om processerna samt dela med sig av utredningsmaterial, men endast en bråkdel av

den information som framkommit på detta sätt framträder i planhandlingar och dylikt som publicerats mot offentligheten.

Allmänhetens insyn i dessa processer är därmed låg.

Stationsbyggnadsägare

I de studerade samrådsredogörelserna är det i synpunkter från ägare av stationsbyggnader (Bollnäs Stationshus AB i Bollnäs respektive Jernhusen i Halmstad) som tycks bevaka frågan om gångavstånd mellan bussar av olika typer, järnväg och parkerings-/angöringsplatser närmst. En möjlig förklaring till att dessa uttalar sig tydligare i samrådsredogörelsen än de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan vara att de fått uttrycka sina synpunkter redan i tidigare skeden.

Den lokala förankring och det perspektiv som de som driver stationsbyggnad på platsen trots allt har pekar på att dessa skulle kunna ha en nyckelroll som medlande part i framtida samordningsprocesser.

Samlokalisering med ersättningstrafik

Samlokalisering mellan ersättningstrafik och reguljär kommersiell trafik kan verka naturligt vid första anblick då ersättningstrafiken oftast tekniskt sett är kommersiell busstrafik. Om inte den reguljära kommersiella trafiken enligt beslut ska prioriteras lägre än den upphandlade finns det dock ingen anledning att en viss del av busstrafiken ska påverkas mer än annan trafik.

4 Del 2: Enkät till regioner

För att fånga upp en bredare bild kring hur de olika regionerna arbetar med samordning av kommersiell busstrafik har en enkät skickats ut till samtliga regioner. Enkätfrågorna anges i Bilaga 1.

Enkäten var öppen för svar mellan 26-03-06 och 26-03-18. 14 av 21 regioner har inkommit med svar (vilka anges i Bilaga 2). Vissa av svaren har inkommit från regional kollektivtrafikmyndighet och andra från regionala kollektivtrafikbolag. I vissa fall har representanter för bägge samordnat sig kring svaren.

För att fördjupa förståelsen av enkätsvaren har uppföljande intervjuer utförts med tre regioner.

4.1 Resultat och analys

Resultat och analys av enkätstudien och de fördjupande intervjuerna redovisas tematiskt nedan.

Varierande förutsättningar i regionerna

Förekomsten av kommersiell busstrafik och därmed behovet av samordning varierar med demografiska och geografiska förutsättningar. Det är flera regioner med glesare befolkningstäthet som uppger att förekomsten av kommersiell busstrafik är låg och att processer för hantering av denna typ av trafik saknas. Att det förhåller sig på detta sätt pekar på att de processer som finns är något som varje region utvecklat på egen hand.

Förekomst av kapacitetsbrist varierar också mellan regionerna, där vissa regioner beskriver detta som en naturlig del av förutsättningarna medan andra inte ser kapacitetsbrist som något problem då gott om utrymme finns.

Otydlighet kring de kommersiella aktörerna och vem man ska kontakta

Precis som i Del 1 förekommer enkät- och intervjusvar som pekar på en otydlighet kring de kommersiella aktörerna, att regionerna har svårt att ha koll på vilka det är som kör trafik på respektive plats. Registrering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) sker enligt kollektivtrafiklagen när en ny linje etableras, men rutinerna för hur man ska meddela att man har slutat trafikera en viss linje är mer oklara.

I vissa fall kan det ur RKM-perspektiv upplevas som att kommersiella aktörer testat en ny linje och sedan lägger ned den efter några veckor om tillströmningen av resenärer inte blivit som väntat. Detta ligger i den kommersiella trafikens natur, men innebär en utmaning för RKM som ska samordna all trafik och planera med framförhållning.

Baserat på respondenternas svar tycks de obligatoriska kontakter som sker när en kommersiell aktör registrerar en ny linje hos RKM inte leda till att regionerna

upplever att de har ett ansikte på de kommersiella aktörerna eller att de har koll på vilka som kör på respektive plats.

”Branschforum Transport- och logistik” nämns som en viktig mötesplats mellan kommersiella bussaktörer och regionerna. Där kan regionerna möta de kommersiella aktörerna och få ett ansikte på de som kör kollektivtrafik. Detta kräver dock engagemang från bägge parter. En ytterligare brist är att kommunernas trafikplanerare (som är en viktig aktör i resecentrumplanering) ligger utanför målgruppen för forumet.

Olika tolkningar av kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagens förarbeten (SFS 2010:1065; Prop. 2009:10:200) visar att intentionen har varit att skapa konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor för den kommersiella trafiken med hänsyn till infrastrukturtillgång. Detta krav finns dock inte med i den slutgiltiga lagtexten som trädde i kraft 2012 (se avsnitt 2). Cirka två tredjedelar av respondenterna anger ändå att de uppfattar att detta är så lagen ska tolkas.

Cirka en tredjedel av de regioner som svarat på enkäten anger att de tolkar kollektivtrafiklagen i linje med lagtexten, det vill säga att åtagandet framförallt utgörs av att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet skild från trafikbolaget, samordning kring vilka sträckor som trafikeras samt framtagande av trafikförsörjningsprogram. Dessa regioner uppger inte heller att de gjort något ytterligare åtagande utöver lagkraven kopplat till infrastrukturtillgång.

Utöver kollektivtrafiklagen åberopas även kommunallagens (SFS 2017:725) likställighetsprincip (som även gäller regioner) i några av enkätsvaren. Likställighetsprincipen innebär krav på likabehandling mellan olika kommersiella aktörer. Det är dock oklart om denna paragraf även innebär att ett regionerna också måste behandla kommersiella aktörer likadant som regionens eget kollektivtrafikbolag.

Samhällsnyttan

I enkätsvaren och intervjuer återkommer flera av regionerna till ord som samhällsnytta och resenärsnytta som vägledande principer för hur regioner (och kommuner) bör planera. I de fall där lösningar som uppenbart är sämre för den kommersiella trafiken valts är det just detta argument som används — att lösningen leder till mer nytta för resenärerna totalt sett.

Vissa respondenter menar att utredningarna som låg till grund för kollektivtrafiklagen argumenterade med att det är just för samhällsnyttan som kommersiella aktörer ska ges icke-diskriminerande tillgång till infrastruktur, men att dessa utredningar överskattade samhällsnyttan med kommersiell busstrafik. För dessa respondenter upplevs det därför inte självklart att kollektivtrafiklagen med förarbeten bör tillämpas, och i synnerhet inte i de fall när de upplevs innebära sänkt nytta för resenärerna i allmänhet.

Ansvarsfördelning mellan kommun och region och kommunernas planeringsprocess

De flesta regioner uppger att de anser sig ha någon form av ansvar för att samordna de olika kollektivtrafikaktörerna och bevaka de respektive aktörernas intressen i allmänhet och speciellt vid resecentrumförändringar.

Vid resecentrumförändringar är det i nästan samtliga fall på kommunal mark som hållplatslägena är belägna, och ansvaret för att planera, utforma och bygga dessa faller därmed på kommunen. Regionen är ofta med och medfinansierar utbyggnaden av infrastrukturen och är därför en naturlig intressent i planeringsprocessen.

I flera fall har regionen ingått i kommunens projektgrupp och löpande haft möjlighet att ge inspel kring behov för den egna trafiken samt kommersiell trafik. I vilken utsträckning det sistnämnda görs som en del av den regionala kollektivtrafikmyndighetens samordningsansvar varierar mellan region och tjänstepersoner.

En region uppger att man gärna skulle ta ett större samordnande ansvar för den kommersiella busstrafiken men att man inte har mandat inom regionen att lägga allt för stora resurser på det.

I enkätsvaren och intervjuerna anger regionerna att de i allmänhet är positiva till att de kommersiella aktörerna bjuds in till kommunens planeringsprocess. Regionernas upplevelse är dock att intresset för detta varit svalt från både kommun och kommersiella aktörer, i de planeringsprojekt som regionerna har erfarenhet av.

Regionens tillgång till kommunala processer varierar beroende på kommun. De respondenter som har flera större bytespunkter inom sitt geografiska område vittnar om att regionernas deltagande varierar och att frågan om den kommersiella trafiken i planeringsprocessen hanteras väldigt olika i olika kommuner. Det är därför rimligt att anta att det i stor utsträckning är kommunen som styr vilken process som tillämpas vid förändring av resecentrum.

Ansvarsfördelning mellan regional kollektivtrafikmyndighet och regionalt kollektivtrafikbolag

Vissa regioner kör trafik i egen regi medan andra upphandlar all trafik. Gemensamt är att detta görs av en avdelning eller bolag inom regionen som är separerad från den regionala kollektivtrafikmyndigheten i enlighet med krav i kollektivtrafiklagen.

I praktiken varierar dock graden av separering. Flera regioner hanterar de olika ansvarsområdena väldigt tydligt och har till exempel låtit RKM svara på vissa enkätfrågor och trafikbolaget på andra, eller tagit med representanter för bägge parter till intervjun. I andra regioner förekommer en tonvikt på trafikbolagen där de flesta av RKM:s uppgifter delegerats till trafikbolaget och där RKM saknar ekonomiska medel för att kunna vara en samordnande part.

Nära samarbete mellan RKM och kollektivtrafikbolag kan vara effektivt och görs såvitt utredningens resultat visar endast med goda intentioner. Samtidigt finns en risk för att detta kan innebära utmaningar för RKM, när nyttor för den "egna" trafiken ska vägas mot nyttor för den kommersiella, trots goda intentioner.



Riktlinjer för tillträde till kollektivtrafikens hållplatser

Det tydligaste exemplet av en strukturerad process för att hantera den kommersiella busstrafiken i bussterminaler återfinns i Region Östergötland. Där finns sedan 2017 en riktlinje (*"Riktlinjer för tillträde till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter"*) som transparent specificerar att aktören ska göra en ansökan och att aktörens önskemål ska tillgodoses så långt som det är möjligt. Riktlinjen följer samma princip som vanligtvis används för att ansöka om tillgång till tåglägen.

Riktlinjen innehåller också en prioritetsordning som ska användas vid de fall där kapacitetsbrist finns i anläggningen. Riktlinjen anger där att linjer för vilka trafikplikt har beslutats ska ha företräde i dessa fall, vilket missgynnar den trafik som bedrivs på helt kommersiell bas och som denna utredning fokuserar på. Den strukturerade processen och den transparenta redovisningen innebär emellertid att detta är lätt att ändra på med ett politiskt beslut om regionen skulle önska göra det.

Region Östergötland uppger att denna riktlinje inte varit till någon nackdel och att andra regioner skulle kunna göra likadant. Motsvarande princip föreslås i SKR:s handbok *"Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning – en vägledning."*

Att se kommersiell busstrafik med dess nyanser

Frågan om vad som är viktigast för den kommersiella busstrafiken har i enkätsvaren och utredningen i stort fått ett antal olika svar: närhet till andra trafikslag, närhet till centrum, närhet till huvudvägnätet, möjlighet att öppna godsluckor, trygghet för resenärerna nattetid med mera. Svaren ges i flera fall med vad som kan tolkas som stark övertygelse trots att andra ger ett helt annat svar på samma fråga.

En förklaring till detta kan vara att kommersiell busstrafik är kontextberoende och vilka behov som uppstår vid en viss bytespunkt är beroende av busslinjens karaktär och förutsättningarna på platsen. Flygbusslinjer, varuhusbussar, transferbussar för anställda/studenter, expressbussar mellan olika städer har helt enkelt olika behov.

Vid planering av mindre förändringar av befintliga resecentrum finns redan de flesta kommersiella aktörer på plats och kan tillfrågas direkt om behoven vid just det resecentrumet. Vid större planerade förändringar, till exempel vid införande av nya tåglinjer eller när ett resecentrum omlokaliseras, uppstår en utmaning i att förutse vilken typ av kommersiell trafik som kan komma att vara lönsam och därför aktuell i framtiden.

Svar som skiljer sig åt och som ges med vad som kan tolkas som övertygelse förekommer både i regionernas enkätsvar och i dialogen med de kommersiella aktörerna inom utredningen. Detta indikerar att det finns olika uppfattningar om vad kommersiell busstrafik omfattar och vilka behov som är förknippade med den.

Även denna utredning har behandlat kommersiell trafik som en och samma, av datatillgänglighets- och praktiska skäl. Det är rimligt att anta att detta har lett till

slutsatser som i själva verket endast gäller för vissa specifika typer av kommersiell trafik och vissa specifika kontexter.

Samordnande aktör för att föra den kommersiella trafikens talan

Flera av respondenterna betonar att det vore lämpligt och önskvärt att en tredje part går in och ansvarar för att föra den kommersiella busstrafikens talan i planeringen av resecentrum och bytespunkter. Detta skulle enligt dem ge en tydlig motpart gentemot kommunen, som representerar de olika kommersiella aktörerna som en helhet.

Sveriges Bussföretag eller lokalavdelningar pekas av några respondenter som en lämplig aktör för detta. Vissa av de regioner som svarar har redan haft kontakt med Sveriges Bussföretag i samband med resecentrumplanering, dock på ett mer informellt sätt.

Samordning kring biljettsamverkan

En struktur för samarbete mellan regionala kollektivtrafikbolag och den kommersiella busstrafiken finns etablerad i vissa regioner inom det som kallas "biljettsamverkan", d.v.s. att bussbiljetter till den offentligt upphandlade trafiken i vissa fall även går att använda för att åka med den kommersiella trafiken. Detta är en hybridlösning mellan upphandlad trafik och rent kommersiell trafik och har studerats i detalj i Sveriges Bussföretags rapport *Kommersiell trafik i offentlig samverkan (2021)*.

I denna studie framkommer detta som ett lyckat exempel där biljettsamverkan inneburit i att regionen jobbat närmre de kommersiella aktörer där biljettsamverkan förekommit. Detta har i sin tur inneburit att en relation etablerats och att regionen har en etablerad kontakt som kan användas när planering av resecentrum blir aktuellt.

Personberoende

I intervjuerna framkommer att regionernas engagemang i frågan om kommersiell busstrafik i resecentrumförändringar, bortom de direkta krav som följer av kollektivtrafiklagen, kan vara personberoende. Respondenterna ger exempel på lyckad planering när projektgruppen innehåller personer som varit med länge och som vet med sig att det kommer att leda till problem på lång sikt om man inte tänker på frågan om kommersiell busstrafik i tidiga skeden.

Avgiftsbaserad infrastrukturtillgång

Att tillgången till infrastruktur ofta sker utan att någon avgift erläggs innebär enligt respondenterna en osäkerhet kring hur mycket resurser kommersiella aktörer kan kräva från offentlig verksamhet.

En idé som förekommer i enkät- och intervjusvaren är därför att tillgången till hållplatslägen ska kopplas till en avgift som det bussbolag som använder hållplatsläget avlägger till infrastrukturägaren. Denna modell används i Stockholm på Cityterminalen och är ett effektivt sätt att hantera kapacitetsbrist, dock med risk att påverka vissa busslinjers lönsamhet.

En förutsättning för denna typ av lösning är dock att hållplatslägena är belägna på kvartersmark. I de allra flesta svenska resecentrum är hållplatslägena belägna inom



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

allmän platsmark på kommunala gatufastigheter där kommunen inte kan ta ut avgift av juridiska skäl. Möjligheten att införa denna typ av lösning kräver därför detaljplaneändring samt en organisationsstruktur som kan administrera tillgången till hållplatslägen på ett neutralt sätt. På Cityterminalen är det statliga Jernhusen AB som gör detta.

5 Slutsatser och rekommendationer

Utredningens resultat pekar genomgående på att den kommersiella busstrafikens tillgång till infrastruktur är en fråga som riskerar att hanteras utan tydliga och etablerade strukturer. Planeringen av infrastruktur vid resecentrum sker sällan. Följden av detta blir att en ny process utarbetas för det specifika fallet av kommunerna vid varje ny planerad förändring. Vidare framkommer även att den kommersiella busstrafikens intressen beaktas olika beroende på vilka aktörer och funktioner som deltar från kommunens och regionens sida.

Otydlighet är ett annat återkommande tema i bägge utredningsdelarna. Kollektivtrafiklagens formuleringar upplevs som otydliga, likaså de kommersiella bussbolagens behov, vem som representerar de kommersiella kollektivtrafikbolagen samt ansvarsfördelningen mellan kommun, regionala kollektivtrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM).

Resultat pekar på nyttan med en tredje part som kan agera medlande/samordnande i planeringsprocessen. Jernhusen förekommer i utredningen, som den part som har bevakat den kommersiella trafikens intressen i samrådshandlingarna samt som har lyckats samordna infrastrukturell tillgång på Cityterminalen i Stockholm med hjälp av en avgiftsmodell.

Sveriges Bussföretag förekommer också i utredningen som en aktör som framgångsrikt har samordnat de kommersiella aktörernas intressen. Detta har potential att skapa en struktur där den samordnande aktören kan bygga upp kunskap från olika regioner och kommuner kring hur detta bäst görs och vilka åtgärder som bör vidtas för att uppnå lämpliga resultat. RKM har idag denna roll i viss utsträckning men de organisatoriska förutsättningarna och kopplingarna till den upphandlade trafiken skulle i vissa fall kunna utgöra ett hinder för utövandet.

I de fall där lösningar som uppenbart är sämre för den kommersiella trafiken valts är det samhällsnyttan som framförs som argument. Icke-diskriminerande tillgång till infrastruktur som föreskrivs av kollektivtrafiklagens förarbeten är ett krav som i vissa fall kan orsaka lägre total samhällsnytta. Avvägning mellan nyttomaximering och rättviseaspekter blir då en politisk fråga.

Analysen i del 1, där specifika resecentrumförändringar studeras, pekar på att dialog mellan aktörerna *i tidiga skeden* är en framgångsfaktor, eftersom man annars riskerar att utformningen redan är beslutad när de kommersiella aktörerna tillfrågas. Dock förekommer inte detta resultat i enkätstudien, där många respondenter visserligen betonar vikten av dialog men inte att denna ska ske tidigt i processen. Detta skulle kunna tyda på en förbisedd aspekt — att detta är något man upptäcker i konkreta projekt som faktiskt genomförts, men att det i mindre utsträckning beaktas i mer övergripande resonemang om hur planeringen bör utformas.

Frågan om transparens lyfts endast av en enstaka respondent i enkätstudien. Samtidigt visar Tyréns granskning av resecentrumförändringar att det i de granskade fallen finns begränsat offentligt tillgängligt underlag kring vilka avvägningar som har

gjorts. Det material som finns offentligt tillgängligt säger endast lite om de avvägningar som gjorts i dessa fall. Möjligheten för utomstående att få insyn i processen är begränsad. Även detta kan antas vara en problematik som är svår att identifiera för den som arbetar med detta på regionen.

Baserat på utredningens resultat är rekommendationen att:

- RKM i samtliga regioner specificerar transparent hur tillträde till infrastruktur ska tilldelas i trafikförsörjningsprogram eller separat riktlinje
- Dialog mellan kommun/region och representanter för den kommersiella trafiken förs så tidigt som möjligt i planeringsprocesser rörande resecentrum och bytespunkter
- Sveriges Bussföretag eller annan aktör etablerar tredje part som kan föra den kommersiella busstrafikens talan vid resecentrumförändringar och sprida kunskap mellan kommuner/regioner samt internt inom bussbranschen
- Synen på kommersiell busstrafik som enhet luckras upp och de specifika behov som finns på platsen och för de aktuella linjerna tas i beaktande
- Kommuner, regioner och tredje part som för kommersiell busstrafiks talan delar kunskap och exempel från lyckade och mindre lyckade resecentrumförändringar med varandra
- Planering av resecentrum och bytespunkter sker så transparent som möjligt för att låta medborgarna ta ställning till avvägningar som görs
- Möjligheten att placera hållplatslägen på kvartersmark där avgiftsbaserad modell för tillgång till infrastruktur kan tillämpas utreds vid större förändringar
- Arbetet bedrivs med ett professionellt och respektfullt förhållningssätt mellan parterna, vilket bidrar till stärkt samordning.
- Avvägningen mellan maximering av samhällsnytta och hänsyn till rättviseaspekter tydliggörs och hanteras inom det politiska beslutsfattandet.