

Projektnamn: Testresenärer

Projektidé och utförande

Trots att många sträckor har bra kollektivtrafik väljer många att ta bilen för sina dagliga resor till och från arbetet. Under vintern 2003 genomförde Mobilitetskontoret i Växjö kommun i samarbete med Länstrafiken i Kronoberg ett projekt Testresenärer. Projektet sträckte sig över två månader och vände sig till boende i Rottne och Braås. Syftet med projektet var, förutom att locka nya pendlare till bussen, att få veta vad en bilpendlare anser om kollektivtrafiken, samt om de skulle ändra uppfattning efter en tid som busspendlare. Byarna Rottne och Braås valdes med tanke på att de idag har relativt bra kollektivtrafik, cirka 20 turer per dag på vardagarna till Växjö.

För att finna Testresenärerna, delade Mobilitetskontoret ut flygblad (900 st), affischer (45 st) i Rottne och Braås under december 2002 och januari 2003. Bland annat delade bostadsbolaget Vidingehem ut ett stort antal flygblad i samband med hyresavierna. En annons sattes också in i Braås informationsblad Brasan. Sammanlagt 45 personer från Rottne och Braås anmälde sitt intresse. Av de som anmälde sitt intresse, valdes de som aldrig eller mycket sällan åker kollektivtrafik ut för att bli testresenärer.

Testresenärerna utrustades med Länstrafikens periodkort och tidtabeller. I övrigt gavs inga "instruktioner" till testresenärerna. De skulle själva få lösa de eventuella problem som uppstod och finna fördelar och nackdelar med att busspendla till och från arbetet. De fick som "motprestation" svara på tre enkäter, en före, en under och en efter testperioden.

Projektets resultat

Nedan har några av testresenärernas svar ställts samman. Urvalet med 28 testresenärer är dock för litet för att dra några vetenskapliga slutsatser. Men det ger en bild av hur 28 vanebilister upplevde hur det var att ställa bilen och istället busspendla i två månader.

Håller bussen tiden? I frågan hur testresenärerna anser att bussarna håller tidtabellen kunde man entydigt utläsa att de anser att tiden hålls bättre än vad de trodde före de började åka buss.

Lediga sittplatser? I första enkäten svarade 50 % att det kan bli trångt ibland på bussarna. Vid andra enkäten hade det värdet sjunkit med 12 procentenheter.

Tidtabellen: På frågan hur enkelt eller besvärligt testresenärerna anser att det är att läsa tidtabellen ansåg 50% i första enkät att det var enkelt. I svaren från andra enkät, har det skett en splittring mot både att man anser att tidtabellen är *mycket enkel* att läsa (ökat med 11 procentenheter) och att det är *besvärlig* att läsa (ökat med 14 procentenheter). Det finns med andra ord ingen entydighet i att man anser att tidtabellen blir enklare att läsa efter en tid som busspendlare.

Den samlade bedömningen: I frågeformulär nr 3, som sändes ut efter testperiodens slut, fick testresenärerna svara på frågan hur kollektivtrafiken motsvarade deras förväntningar. Testresenärerna uppgav genomgående att kollektivtrafiken var *bättre* eller *något bättre* än vad de hade förväntat sig, 93% svarade så.

Miljöeffekter av projektet: Projektet och konceptet med testresenärer som miljöåtgärd har fungerat bra. Under testperiodens två månader reducerade testresenärerna sina utsläpp av växthusgasen koldioxid med 7 ton eller 250 kg/pers genom att välja bussen framför bilen. Bussens utsläpp har tagits med i beräkningarna. Om de som har angett att de kommer att fortsätta att åka kollektivt till och från arbetet gör det under ett år, skulle utsläppen av växthusgasen koldioxid minska med cirka 80 ton.

Ekonomisk vinst av projektet: Majoriteten av testresenärerna före projektperioden åkte aldrig eller mycket sällan kollektivtrafik. Vi uppskattar dock att de 45 testresenärerna åkte sammanlagt för cirka 5 600



Best practice

kr per år. Om man antar att testresenärerna kommer att fortsätta att åka som de angav i enkät nr 3 kommer de att under ett år generera 57.300 kr i nya biljettintäkter till Länstrafiken i Kronobergs län.

Kontaktuppgifter

För mer information: Per Hansson, Energikontor Sydost, 0470 – 72 33 24