

Kollektivtrafik på Åland 2022

"Nog skulle jag åka, om..."

RAPPORT 2022:7



ÅSUB rapportserie

I ÅSUBs rapportserie publiceras resultatet från ÅSUBs utredningsverksamhet och forskning. Det samhällsekonomiska området är centralt men verksamheten omfattar även många andra samhällsområden. ÅSUBs metodkompetens är särskilt inriktad mot ekonomiska lägesanalyser, prognoser, ekonomisk modellutveckling, surveyundersökningar samt utvärdering av politikinsatser. Utrednings- och forskningsverksamheten är i huvudsak uppdragsfinansierad och har kunder både inom Åland och internationellt.

De senaste rapporterna från ÅSUB

2021:1	Ålands befolkningsutveckling under EU-tiden – Flyttningsrörelser, arbetsmarknad och samhällsdeltagande – åländska erfarenheter under 25 år i EU
2021:2	Konjunkturläget våren 2021
2021:3	Utbildning och arbetsmarknad 2035 – Vägarna till välstånd efter pandemin
2021:4	Ålänningars alkohol-, narkotika- och tobaksbruk samt spelvanor 2021
2021:5	Arbetsmarknadsbarometern 2021
2021:6	Ålänningarnas kultur och fritidsvanor 2020
2022:1	Ålands ekonomi under EU-medlemskapets första 25 år
2022:2	Barn, elever och studerande med neuropsykiatriska funktionsvariationer. En utvärdering för fortsatt utveckling av utbildningssystemet på Åland
2022:3	Konjunkturläget våren 2022
2022:4	Ålänningar och miljön - en enkätundersökning om miljömedvetenhet och -engagemang 2022
2022:5	Arbetsmarknadsbarometern 2022
2022:6	Tillitsstudie för Åland 2022 - Om förtroende, delaktighet och upplevelsen av att blomstra

För upplysningar:

Sanna Roos, +358 18 25489
fornamn.efternamn@asub.ax



<https://www.facebook.com/AASUB>



<https://twitter.com/StatsAland>

ISSN 1455-1977 (print)

ISSN 2737-0798 (online)

Förord

Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) har på uppdrag av Ålands landskapsregering genomfört undersökningen om kollektivtrafiken på Åland 2022. Undersökningens syfte är att följa upp Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023 med fokus på tätortstrafiken och bidra med underlag för det kommande Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026 med inriktning på landsortstrafiken. Undersökningen ger även invånarna möjlighet att ge förslag på förbättringar och önskemål för vidareutvecklingen av kollektivtrafiken.

Undersökningen har i första hand genomförts som en enkätundersökning som erbjöds drygt 1 400 slumpmässigt utvalda personer i åldern 13–84 år bosatta på Åland. Frågorna omfattade fyra huvudkategorier: bakgrundsuppgifter, tillgången till kollektivtrafik och resvanor, orsaker och attityder samt kundnöjdhet. De svarande hade också möjlighet att lämna öppna kommentarer och önskemål för vidareutvecklingen av kollektivtrafiken. Därtill genomfördes gruppintervjuer med deltagare som representerar viktiga brukare och målgrupper för den åländska kollektivtrafiken för vilka oberoende urval endast kan fånga ett begränsat antal svarande. I dessa ingår bland annat unga, brukare med funktionsnedsättning och inflyttade. I inledningen till rapporten finns även uppgifter som presenterar utbudet av kollektivtrafik på Åland i ett nordiskt perspektiv. Åland är Nordens mest biltäta område.

ÅSUB vill passa på att rikta ett stort tack till alla som tagit sig tid att besvara enkäten, medverkat i intervjuer eller på andra sätt bidragit med många värdefulla kommentarer om frågor som berör kollektivtrafiken.

Föreliggande rapport är resultatet av ett betydande teamarbete. Formulärets utformning skedde i samråd med uppdragsgivaren. ÅSUBs forskningschef *Sanna Roos* har koordinerat undersökningens genomförande och sammanställningen av rapporten. Utredare *Robin Lähde* har genomfört de statistiska analyserna av svarmaterialet samt presenterat resultaten i form av diagram och tabeller. Högskolepraktikant *Charlotta Santamäki* har skannat enkätsvar samt analyserat och sammanställt de fritt formulerade svaren. Slutligen har utredare *Ester Laurell* genomfört och sammanställt intervjuerna samt även i övrigt bidragit till undersökningens genomförande.

ÅSUBs förhoppning är att undersökningens resultat kommer att vara till hjälp för landskapsregeringen i den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland.

Mariehamn i december 2022

Katarina Fellman
Direktör

Innehåll

Innehåll	5
Figurförteckning	6
Tabellförteckning	8
1. Sammanfattning	10
2. Bakgrund och metod	12
2.1 Kollektivtrafik i det nordiska sammanhanget	12
2.2 Ändringar i kollektivtrafiken på Åland	15
2.3 Undersökningens syfte, genomförande och rapportens upplägg	19
3. Resultatet för enkätundersökningen	21
3.1 De svarande och deras bakgrund	21
3.2 Tillgången till kollektivtrafik och resvanor	23
3.3 Orsaker och attityder kring kollektivtrafik	27
3.4 Öppna svar: "Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?"	32
3.5 Kundnöjdhet med kollektivtrafikens service	34
3.6 Öppna svar: "Annan service du vill kommentera?"	43
3.7 Lokaltrafiken i skärgården och skärgårdsbornas svar	44
3.8 Samlade förbättringsförslag från enkätundersökningen	48
4. Intervjuerna	51
4.1 Intervju 1: personer med nedsatt rörelseförmåga och pensionärer	51
4.2 Intervju 2: nyinflyttad vuxenstuderande	52
4.3 Intervju 3: unga med funktionsnedsättning	53
4.4 Intervju 4: vuxna inflyttade	54
4.5 Intervju 5: skolelever	55
4.6 Intervju 6: Ålandstrafikens digitalisering	56
4.7 Samlade förbättringsförslag från intervjuerna	57
5. Kollektivtrafik på Åland - utvecklingsmöjligheter och utmaningar	59
5.1 Reflektioner från svars- och intervjumaterialet	59
5.2 Utvärdering av trafikförsörjningsprogrammet	60
5.3 Koordinering, samplanering och långsiktighet som mål	64
5.4 Kunskap och utveckling efterfrågas	65
Referenser	68
Bilaga 1. Enkät och följebrev	70
Bilaga 2. Teknisk bilaga	77

Figurförteckning

Tabell 1. Pendling inom Åland efter boendekommun och arbetsplatsens kommun, alla näringsgrenar 2020	17
.....	8
Tabell 2. Antal och andel (%) svarande i det oviktade och viktade svars materialet.....	21
.....	8
Tabell 3 Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan <i>Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?</i> (antal kommentarer)	32
.....	8
Tabell 4. Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan <i>Annan service du vill kommentera?</i> (antal kommentarer)	44
.....	8
Tabell 5. Kategorisering av öppna svar på frågan <i>Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer?</i> (antal svar).....	50
.....	8
Tabell 6. Modifierat proportionerligt urval med minst 30 förväntat svarande i varje kommun vid en svarsfrekvens på 50 procent	81
.....	8
Tabell 7. Resultaten för signifikanstesterna.....	83
.....	8
Tabell 8. Korrelationer mellan åldersgrupp och enkätfrågorna 10–15.....	84
.....	8
Figur 1. Antal registrerade bilar per 100 000 invånare i Norden 2002–2021, efter region. 13	
Figur 2. Antal registrerade bussar per 100 000 invånare i Norden 2002–2021, efter region	13
Figur 3. Antal passagerare efter busslinjerna för landsortstrafiken 2004–2021	14
Figur 4. Det totala antalet passagerare i landsortstrafik på Åland 2004–2021.....	15
Figur 5. Antal passagerare i tätortstrafiken på Åland från februari till oktober 2022	18
Figur 6. Antal passagerare i landsortstrafiken och lokaltrafiken (Jomala och Finström) från februari till oktober 2022	18
Figur 7. Andel (%) svarande efter sysselsättning, $N = 626$	22
Figur 8. Andel (%) svarande efter avståndet till arbetet eller skolan, $N = 406$	23
Figur 9. Andel (%) svarande efter hur ofta de åker med buss/kollektivtrafiken för att utföra ett ärende ($N=506$)	24
Figur 10. Andel (%) svarande efter de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende	24
Figur 11. Andel (%) kvinnor och män efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende	25
Figur 12. Andel (%) svarande i regionerna på Åland efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende	26
Figur 13. Andel (%) svarande i åldersgrupperna efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten	26
Figur 14. Antal svarande efter orsaken till att åka buss.....	27
Figur 15. Antal svarande efter orsaken till att inte åka buss.....	28
Figur 16. Andel (%) kvinnor och män efter orsaken till att inte åka buss	29

Figur 17. Andel (%) svarande som inte åker buss på grund av avståndet till närmaste busshållplats, efter avståndet (N = 568)	30
Figur 18. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss? (andel, %, N = 597)	31
Figur 19. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss? (andel, %, N = 531)	31
Figur 20. <i>Har du funderat på att börja resa (mer) med buss?</i> (andel, %, efter avståndet till närmaste busshållplats, N = 480–482)	32
Figur 21. Andel svarande efter nöjdhet med kollektivtrafikens service under 2022	35
Figur 22. Andel (%) sällanresenärer och regelbundna resenärer efter nöjdhet med kollektivtrafikens service under 2022, efter serviceformen	36
Figur 23. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter nöjdhet med serviceformen 2022 och kön	37
Figur 24. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter serviceformen 2022 och åldern	37
Figur 25. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter serviceformen 2022 och regionen	38
Figur 26. Fördelningen (%) av missnöjda svarande, efter serviceformen och åldern	38
Figur 27. Andel (%) svarande efter påståenden om kollektivtrafiken	39
Figur 28. Andel (%) kvinnor och män som är helt eller delvis av samma åsikt om påståenden gällande kollektivtrafiken	40
Figur 29. Andel (%) svarande som är helt eller delvis av samma åsikt om påståenden gällande kollektivtrafiken, efter åldersgrupp	41
Figur 30. Andel (%) regelbundna och sällanresenärer som är helt eller delvis av samma åsikt som listade påståenden om kollektivtrafiken	42
Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna.	42
Figur 31. Andel (%) svarande som är av samma åsikt med påståenden om kollektivtrafiken, efter boenderegion	42
Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna.	42
Källa: ÅSUB	42
Figur 32. Redovisade kostnader för lokaltrafiken i skärgården per kommun 2014–2021 ...	45

Tabellförteckning

Tabell 1. Pendling inom Åland efter boendekommun och arbetsplatsens kommun, alla näringsgrenar 2020	17
Tabell 2. Antal och andel (%) svarande i det oviktade och viktade svars materialet 21	
Tabell 3 Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan <i>Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?</i> (antal kommentarer)	32
Tabell 4. Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan <i>Annan service du vill kommentera?</i> (antal kommentarer)	43
Tabell 5. Kategorisering av öppna svar på frågan <i>Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer?</i> (antal svar)	49
Tabell 6. Modifierat proportionerligt urval med minst 30 förväntat svarande i varje kommun vid en svarsfrekvens på 50 procent	80
Tabell 7. Resultaten för signifikanstesterna	82
Tabell 8. Korrelationer mellan åldersgrupp och enkätfrågorna 10–15.....	83

1. Sammanfattning

Kollektivtrafik handlar om persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse, transporter som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Enligt statistiken utgör skolelever den största passagerargruppen i kollektivtrafiken på Åland. Sedan 2022 är landskapet huvudman för kollektivtrafiken, både på landsbygden och i Mariehamn. I denna undersökning sammanställs ålänningars syn på kollektivtrafiken, deras resvanor, kundnöjdhet och förbättringsförslag. Undersökningen består av en enkätundersökning med kompletterande intervjuer. Syftet är att följa upp *Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023* och bidra med underlag för *Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026* med inriktning på landsortstrafiken.

Enkätundersökningens urval bestod av cirka 1 400 personer i ålder 13 år och äldre som enligt befolkningsregistret är bosatta på Åland. Totalt 630 personer svarade på enkätfrågorna och den slutliga svarsprocenten blev 45.

Cirka fem procent av de svarande uppgav att de åker buss eller med kollektivtrafiken dagligen/nästan dagligen. Sammanlagt åtta procent åker varje vecka. Av de som besvarat frågan är det 15 procent som åker buss åtminstone varje månad. De vanligaste orsakerna att åka buss är enligt de svarande att det är bekvämt, de gör det av miljöskäl och/eller för att bränslekostnaderna är höga. Bland resenärer som åker buss varje vecka är den främsta orsaken att man inte har bil/körkort.

I gruppen för nöjda passagerare är unga mer nöjda med hur ofta bussarna går, men är mer missnöjda med trafikinformationen på hållplatserna och komforten i bussarna.

Att köra eller åka bil är det vanligaste färdssättet på Åland när man vill utföra ett ärende, och Åland är enligt statistiken den biltätaste regionen i Norden. De svarande uppgav att de vanligaste orsakerna att inte åka buss är för att det är mer praktiskt med bil, avgångarna passar inte och det tar för länge. Män väljer oftare bil för att utträta ärenden än vad kvinnor gör. Drygt 40 procent av de svarande har inte funderat på att börja resa (mer) med buss, varav markant fler är män. Närmare 30 procent har funderat på det. För ungefär hälften av dem skulle det också vara praktiskt möjligt, medan det för den andra hälften inte är möjligt just nu. Större andel av dem som har mindre än en kilometer till hållplatsen funderar på att åka mer.

Enligt de fritt formulerade kommentarerna skulle framför allt ändringar i tidtabellerna få de svarande att resa (mer) med buss. Både kvällsturer och helgtrafik är upprepade önskemål. Kommentarna från de svarande som bor i skärgården visar bland annat att det är viktigt att färjornas och bussarnas tidtabeller är koordinerade på ett ändamålsenligt sätt.

Totalt genomfördes sex intervjutillfällen med sammanlagt 14 deltagare som kompletterande underlag för rapporten. Deltagarna representerar viktiga brukare och målgrupper för den åländska kollektivtrafiken. I dessa ingår bland annat unga, äldre, resenärer med funktionsnedsättning och inflyttade. Intervjufrågor ställdes om erfarenheter av att åka buss, vilken information som behövs, vilken förbättring som skulle göra störst skillnad och vad som kan göras för att få fler att använda befintliga turer. I den sjätte intervjun deltog projektledaren för projektet Ålandstrafikens digitaliseringsresa. De intervjuades utvecklingsförslag är ofta mycket konkreta och sammanfattas i nästa stycke.

Tydligare information behövs enligt de intervjuade bland annat om när man har rätt att åka gratis samt om kollektivtrafikens linjer och tidtabeller. Informationen på

hållplatserna behöver vara lättillgänglig och läslig. En utvecklad elektronisk reseplanerare och en app underlättar användningen av kollektivtrafiken. Billigare biljettpriser eller längre giltighetstider för bussbiljetter önskas bland annat av pensionärer. Några intervjuade ansåg att gratis bussturer kunde locka fler att använda kollektivtrafik. Bussturer under helger och kvällar önskades samt snabbturer med mindre direktbussar. Vid ett intervjutillfälle lyftes Mariehamns lämplighet för självkörande fordon upp, särskilt på kvällarna. Vikten av trivsel och trygghet under bussturerna betonades av de unga, vilket lyfter fram vikten av det allmänna bemötandet i kollektivtrafiken. Även tillräckligt antal sittplatser önskades då bussar vid vissa turer med skolelever kan bli väldigt fulla.

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023 presenterar målsättningar för kollektivtrafiken på Åland med formuleringarna attraktiva resor, ett tillgängligt och sammanhållet Åland samt effektiva resor med låg miljöpåverkan. I rapporten kommenteras vissa av målsättningarna mer i detalj. Det enhetliga biljettpriset och den nya tätortstrafiken är ett steg mot Åland som en mer sammanhållen region.

Eftersom cirka 6 600 personer jobbar i en annan kommun än sin hemkommun och cirka 3 700 personer pendlar till Mariehamn, finns det många som arbetspendlar på Åland. Det finns sålunda potential för en högre nyttjandegrad inom kollektivtrafiken. Med förbättrad och riktad marknadsföring kan man påverka det informationsgap som finns gällande vad kollektivtrafiken på Åland erbjuder. Att betona den personliga nyttan har visat sig vara ett effektivt argument för ett förändrat resvanebeteende.

Insatser för att göra resorna attraktiva och effektiva med låg miljöpåverkan pågår. Genom rättsakter som till exempel EU-direktiv 2009/33/EG och ändringarna i direktiv 2019/1161 får beslutsfattarna stöd för åtgärder som bidrar till kollektivtrafik som under den närmaste framtiden ska drivas med utsläppsfria och utsläppsnåla fordon med låg miljöpåverkan.

Kundnöjdheten är hög bland resenärer som reser regelbundet med kollektivtrafiken. Majoriteten av de regelbundna resenärerna är nöjda med komforten i bussarna (83 %), biljettpriserna (69 %), hur ofta bussarna går (68 %), bussrutterna (63 %), trafikinformationen på internet (54 %) och trafikinformationen på hållplatserna (51 %). Endast med komforten på hållplatserna och den nya elektroniska reseplaneraren resa.ax var de svarande mindre nöjda. De flesta kände inte alls till reseplaneraren.

Bland sällanresenärerna, det vill säga de resenärer som mer sällan eller aldrig åker med buss/kollektivtrafiken, är kundnöjdheten mellan 7 och 43 procent vad gäller ovannämnda påståenden. Mest nöjda är sällanresenärerna med bussarnas komfort.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att rapporten innehåller många kommentarer och tankar som de svarande bidragit med. Det ger beslutsfattarna underlag för ytterligare utveckling av kollektivtrafiken på Åland.

2. Bakgrund och metod

Den åländska lagstiftningen om kollektivtrafik hänvisar till EU:s kollektivtrafikkförordning i vilken kollektivtrafik definieras som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse. Dessa transporter erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.¹

Ålands landskapsregering har som långsiktiga mål enligt det första Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023 att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att kollektivtrafiken ska stå för en större del av arbetspendlingen. Visionen är attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart trafiksystem. De största passagerargrupperna på Åland utgörs enligt programmet av skolelever, arbetspendlare, pensionärer och resenärer till färjeanslutningar.

Den här undersökningen kartlägger kollektivtrafikens nuläge på Åland och tydliggör befolkningens nöjdhet och syn på servicenivån inklusive möjliga utvecklingsförslag.

Undersökningen består dels av en enkätundersökning med ett representativt, slumpmässigt urval av ålänningar, dels av intervjuer med referenspersoner och sakkunniga.

Vi inleder kapitlet med statistiska uppgifter som ger en bakgrund till användningen av kollektivtrafiken i Norden, inkluderat Åland. Vi presenterar även tidigare studier som berör den åländska kollektivtrafiken. Vi sammanställer undersökningens syfte och genomförande samt urval, metod och rapportens upplägg i slutet av kapitlet.

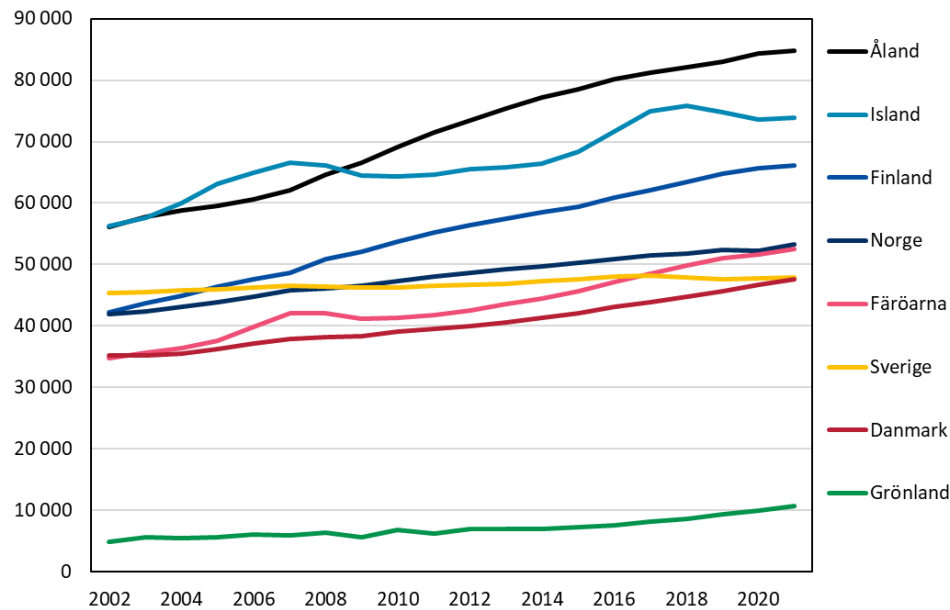
2.1 Kollektivtrafik i det nordiska sammanhanget

Kollektivtrafik fungerar väl då flera har möjlighet att åka tillsammans och det finns en rimligt stor efterfrågan. I dagsläget är bilen den största konkurrenten till kollektivtrafiken. Med 845 registrerade personbilar per 1 000 invånare vid utgången av 2021 är Åland biltätast i Norden².

Figur 1 visar antalet registrerade personbilar per 100 000 invånare i Norden under de senaste två decennierna. Av diagrammet framgår att antalet registrerade bilar per 100 000 invånare har ökat i samtliga länder och regioner i Norden. Sett till personbilar i trafik finns det 615 per 1 000 invånare på Åland, 500 i Finland och 480 i Sverige.

¹ EU:s kollektivtrafikkförordning 1370/2007, Artikel 2.

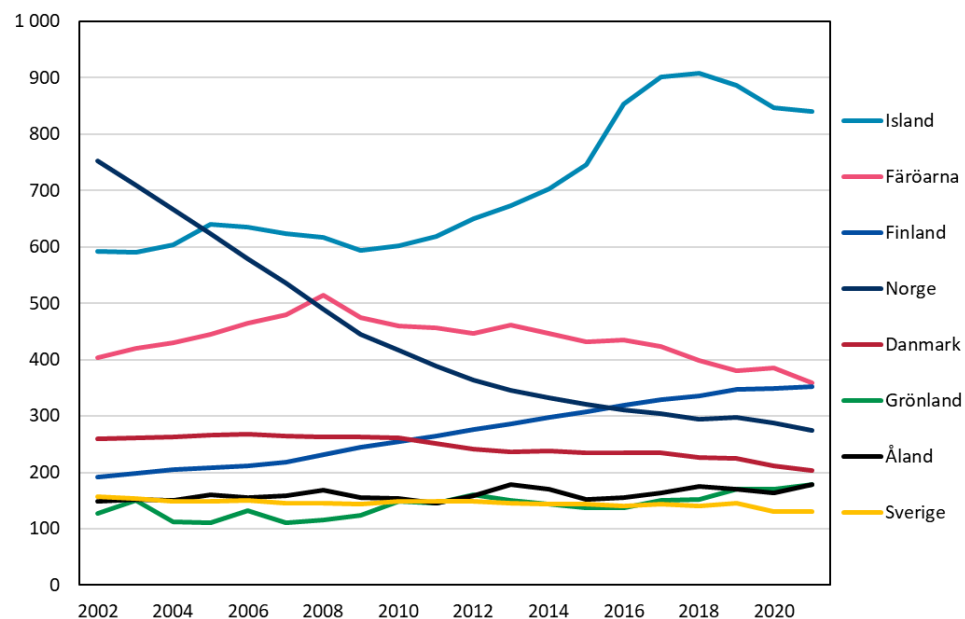
² Nordic Statistics Database, materialet sammanställt av ÅSUB.

Figur 1. Antal registrerade bilar per 100 000 invånare i Norden 2002–2021, efter region

Källa: Nordic Statistics Database, ÅSUB

Siffrorna för personbilar kan jämföras med motsvarande uppgifter för busstrafiken. Med 179 registrerade bussar per 100 000 invånare vid utgången av 2021 ligger Åland lågt, ungefär på samma nivå som Grönland. I Sverige finns relativt sett färre bussar än på Åland, 131 bussar per 100 000 invånare. I Finland är antalet större än på Åland, totalt 352 bussar per 100 000 invånare (*Figur 2*).

Antalet bussar i landet eller regionen påverkas bland annat av hur kollektivtrafiken är organiserad och av vilka alternativ som finns (exempelvis järnvägar eller spårvägar). Observera även att antalet bussar omfattar registrerade fordon varav alla inte nödvändigtvis är i bruk i kollektivtrafiken.

Figur 2. Antal registrerade bussar per 100 000 invånare i Norden 2002–2021, efter region

Källa: Nordic Statistics Database, ÅSUB

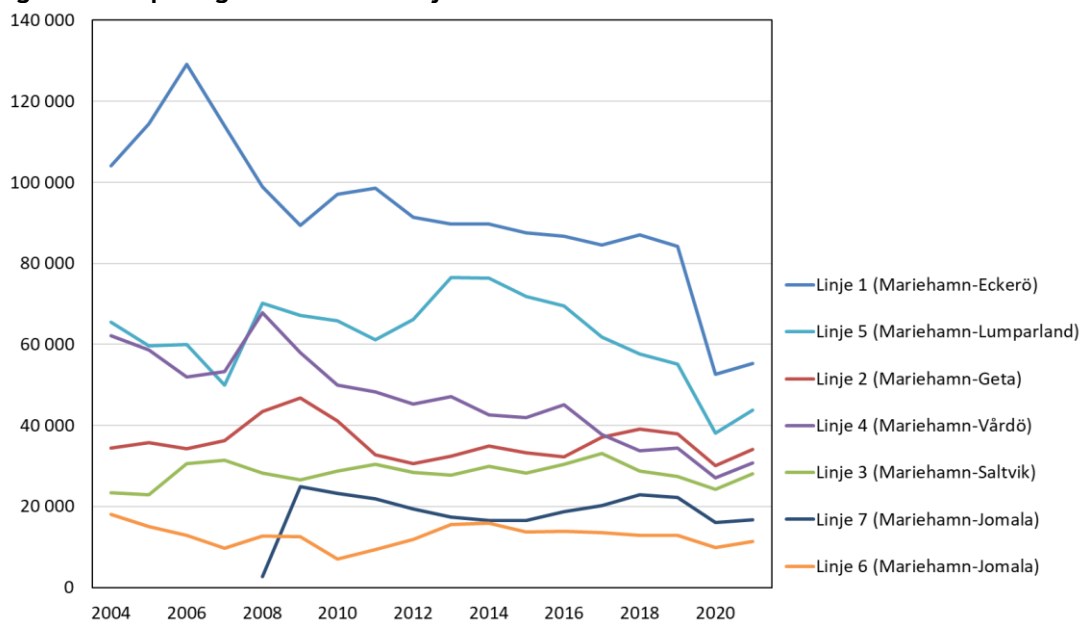
Enligt en nyligen publicerad undersökning om kollektivtrafiken i Finland³ använder 28 procent av finländarna kollektivtrafiken minst en gång varje månad. Det finns dock stora regionala skillnader. Intresset för kollektivtrafiken är som störst i huvudstadsregionen, där mer än var femte svarande uppgav att de använder sig av kollektivtrafiken nästan dagligen. Användningen av kollektivtrafiken är som lägst i kommuner med färre än 20 000 invånare, där endast fyra procent använder sig av kollektivtrafiken minst en gång per månad.

I Sverige var kollektivtrafikens marknadsandel på en lägre nivå 2021 jämfört med före pandemin, då den stod för över 30 procent av resorna med motordrivna fordon. Enligt Kollektivtrafikbarometerns årsrapport landade den 2021 på 20 procent. På Gotland var andelen kollektivtrafikanvändare fyra procent, vilket är lägst i Sverige. Studier från Sverige visar att en faktor som främjar kollektivt resande är kunskap om hur man kan använda kollektivtrafiken för sina resor. I Sverige reser unga upp till 29 år och kvinnor i högre grad kollektivt. I Skåne köptes 64 procent av biljetter via en mobilapp under 2021. En viktig drivkraft för att åka kollektivt är att rutterna och tidtabellerna upplevs relevanta av resenärerna.⁴

Det minskande antalet passagerare i busslinjerna i landsortstrafik på Åland under de senaste decennierna framgår av *Figur 3*. Diagrammet visar att det största antalet passagerare sedan 2004 har funnits i linjetrafiken mellan Mariehamn och Eckerö, där Eckerölinjen fram till 2007 trafikerades med två fartyg och mötande bussar.

Utöver linjerna för landsortstrafik finns även viss lokaltrafik på landsbygden och i skärgården samt busstrafik i Mariehamn, vilkas passagerare inte ingår i figuren.

Figur 3. Antal passagerare efter busslinjerna för landsortstrafiken 2004–2021



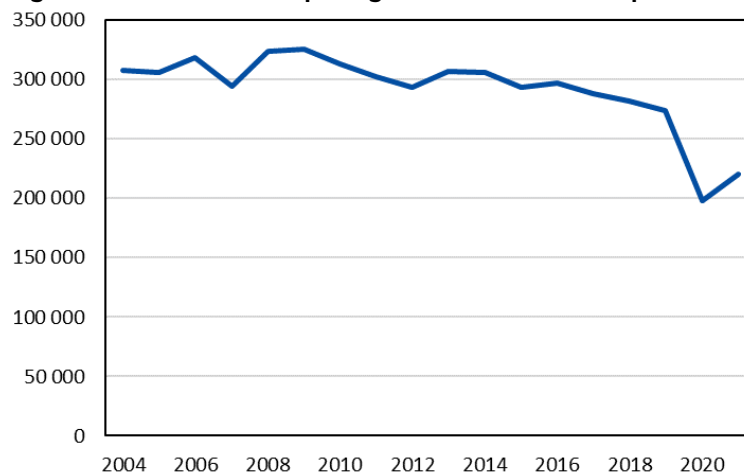
Not: Notera att restriktionerna under coronapandemin år 2020 har påverkat siffrorna.

Källa: ÅSUB Databas Transport och kommunikationer

I *Figur 4* syns utvecklingen av det totala passagerarantalet i landsortstrafiken på Åland sedan 2004.

³ *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään*, 2021. Undersökningen omfattade inte Åland.

⁴ Kollektivtrafikbarometern 2021, Svensk Kollektivtrafik

Figur 4. Det totala antalet passagerare i landsortstrafik på Åland 2004–2021

Källa: ÅSUB Databas transport och kommunikationer

Nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik i Sverige (K2) lyfter unga på mindre orter och på landsbygden som en nyckelgrupp som behöver fångas upp. Dessa unga drabbas hårdare av så kallad transportrelaterad utsatthet än motsvarande grupper i tätorter. De unga blir beroende av vuxna med bil som kan skjutsa, och den naturliga lösningen blir därför ofta att skaffa körkort och bil i tidig ålder.⁵

2.2 Ändringar i kollektivtrafiken på Åland

En del betydande förändringar har skett i kollektivtrafiken på Åland under de senaste åren. Från och med 1.1.2022 sköts all kollektivtrafik på Åland av Ålandstrafiken, som hör till trafikbyrån vid Ålands landskapsregerings infrastrukturavdelning. Detta innebär att ansvaret för stadsbussen/tätortstrafiken övergick från Mariehamns stad till Ålands landskapsregering.

Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland. Enligt landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster ska kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram som revideras minst vart fjärde år. De övergripande målen är Attraktiva resor, Tillgängligt och sammanhållet Åland samt Effektiva resor med låg miljöpåverkan.⁶

Målsättningar för kollektivtrafiken under programperioden framgår av *Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023*:

Attraktiva resor

- Mängden passagerare ökar till 500 000 (350 000 år 2019)
- Kundnöjdhet 50 %
- Allmänhetens nöjdhet 50 %

Tillgängligt och sammanhållet Åland

⁵ Smart Mobilitet för unga? En litteratur- och intervjustudie. K2 Working Paper 2021:11.

⁶ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023.

- Alla bussar inom tätortstrafiken är tillgänglighetsanpassade
- Alla bytespunkter är tillgänglighetsanpassade
- Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser ökar
- Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn
- Tätortens olika områden förbinds genom en utökad tätortstrafik

Effektiva resor med låg miljöpåverkan

- Självfinansieringsgraden är 20 % (10% år 2019)
- Kollektivtrafiken drivs 100 % förnyelsebart⁷

Förändringar i kollektivtrafiken på Åland har tidigare lyfts fram i ÅSUBs medborgarundersökningar för Mariehamns stad (2012, 2015 och 2019). År 2013 fattades ett beslut inom Mariehamns stad om att återinföra avgifter för stadsbussen, som sedan år 2000 varit gratis. För att minska på stadens utgifter drog man även ner på antalet bussrutter i staden, från fyra till två, och busslinjernas längd förkortades. Åtgärderna ledde till att 40 procent av de svarande i ÅSUBs undersökning om kollektivtrafiken i Mariehamn (2016) minskade sitt bussåkande medan användningen av andra transportmedel såsom bil, cykel eller promenader ökade⁸.

Medborgarundersökningen från 2019 visade på en fortsatt nedgång i antalet passagerare i stadsbussarna, även om minskningen hade saktat av något under åren⁹. Förändringen var som allra störst mellan undersökningarna 2012 och 2015 då antalet resenärer som använde sig av stadsbussen minst en gång i veckan minskade från elva procent till två procent¹⁰. Två av tre tillfrågade uppgav i undersökningen 2019 att de aldrig åker med stadsbussen¹¹.

Samtidigt som antalet passagerare minskade i stadsbussarna sjönk även kundnöjdheten. De svarandes betyg för möjligheterna att använda bussen för sina resor sjönk från omdömet "nöjd" år 2012 till "godkänd" 2019. Bland mer frekventa resenärer som använder sig av stadsbussen minst en gång i veckan sjönk omdömet från "mycket nöjd" till "godkänd" under samma tidsperiod.¹²

Ålänningarnas val av transportmedel kartlades även i samband med ÅSUBs miljöundersökning 2022¹³. I undersökningen framgick att enbart ett fåtal invånare använde sig av kollektivtrafiken. Ett flertal svarande uppgav även avsaknaden av fungerande kollektivtrafik i anslutning till jobb eller boende som ett hinder för minskad bilanvändning. Arbetet med en övergång till mer hållbara färdssätt på Åland är centralt då målet är att Åland skall vara klimatneutralt år 2035¹⁴. Med anledning av detta har utvecklings- och hållbarhetsrådet på Åland fattat beslut om en minskning av växthusgasutsläppen i landskapet, vilket även innefattar utsläpp från vägtrafiken och skärgårdsfärjorna.¹⁵ Trots en nedgång i totala mängden utsläpp i landskapet under de

⁷ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023.

⁸ ÅSUB Rapport 2016:4. Kollektivtrafik i Mariehamn våren 2016.

⁹ ÅSUB Rapport 2019:9. Medborgarundersökning: Mariehamn - hösten 2019.

¹⁰ ÅSUB Rapport 2012:8 och 2015:6. Medborgarundersökning Mariehamn 2012 och hösten 2015.

¹¹ ÅSUB Rapport 2019:9. Medborgarundersökning: Mariehamn - hösten 2019.

¹² ÅSUB Rapport 2019:9. Medborgarundersökning: Mariehamn - hösten 2019.

¹³ ÅSUB Rapport 2022:4. Ålänningar och miljö.

¹⁴ Ålands landskapsregering, Nyheter (17.1.2022), www.regeringen.ax/nyheter/nytt-klimatmal-aland-ska-vara-klimatneutralt-senast-ar-2035-vaxthusgasutslappen-ska-minska-80-ar

¹⁵ Nätverket Bärkraft Mål 6. Kraftigt minskad klimatpåverkan, bärkraft.ax

senaste åren, stod väg- och sjötrafiken fortsättningsvis för stora delar av utsläppen på Åland 2020 (27 % respektive 17 %; jordbruk 22 %).¹⁶

Ur *Tabell 1* framgår arbetskraftspendlingen inom och mellan kommuner på fasta Åland samt Föglö och Vårdö år 2020. Noteras bör att 2020 var ett år som påverkades av coronapandemin inom många områden. Från och till Föglö finns en kort färjetur och Vårdö har linjetrafik. Ur tabellen framgår att Mariehamn är säte för de flesta sysselsatta i varje kommun på fasta Åland förutom Geta. I Geta liksom i Vårdö och Föglö är hemkommunen den enskilt största "arbetsplatskommunen". Ur tabellen framgår också kundunderlaget för arbetskraftspendling med kollektivtrafik, då totalt 6 586 personer jobbade i en annan kommun än sin hemkommun 2020.

Tabell 1. Pendling inom Åland efter boendekommun och arbetsplatsens kommun, alla näringsgrenar 2020

Boendekommun	Arbetsplatsens kommun												TOTALT
	Fin- Eckerö	ström	Föglö	Geta	Hammar- land	Jomala	Lem- land	Lumpar- land	Marie- hamn	Saltvik	Sund	Vårdö	
Eckerö	149	11	0	0	19	40	..	0	166	..	..	0	392
Finström	5	379	4	8	19	189	13	5	475	46	21	5	1 169
Föglö	0	..	157	..	0	10	0	..	54	0	..	0	227
Geta	..	28	..	97	..	19	2	0	56	12	..	..	225
Hammarland	23	26	..	0	185	122	8	..	320	9	..	..	702
Jomala	15	112	9	6	22	887	26	7	1 499	34	15	4	2 636
Lemland	..	28	7	0	10	128	193	21	559	14	5	..	967
Lumparland	0	..	4	0	..	17	13	43	84	..	0	0	168
Mariehamn	28	138	15	5	35	754	68	30	3 877	45	30	7	5 032
Saltvik	5	100	..	13	16	118	12	..	288	243	16	7	823
Sund	..	43	..	..	5	69	..	..	185	37	105	9	461
Vårdö	0	16	0	0	..	18	..	0	50	6	5	85	184
	231	888	203	131	320	2371	341	112	7613	449	205	122	12 986

Not: (..) betyder att uppgifter är för få till antalet.

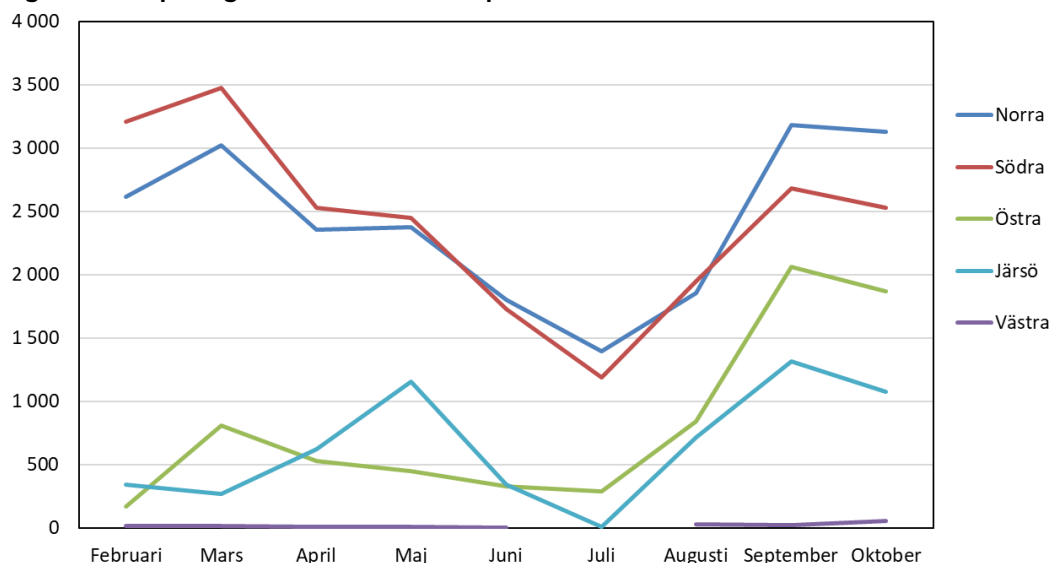
Källa: ÅSUB Databas arbetsmarknad

I *Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023* ligger fokus på en utveckling av tätortstrafiken och dess integrering med landsortstrafiken. Den nya tätortstrafiken har medfört nya linjer inom staden och dess närområden (södra Jomala) samt införandet av en enhetlig taxa för all kollektivtrafik på Åland. Utöver detta betonas ständig förbättring av servicen för resenären och en ökad användning av digitala system. Ålandstrafikens digitaliseringsresa (inkluderat reseplaneraren resa.ax) omfattar bland annat följande vision: "Visionen med projektet Ålandstrafikens digitaliseringsresa är en nöjd kund som på ett smidigt sätt kan få rätt information och sköta sin resa inom skärgårds- och busstrafiken."¹⁷

Figur 5 visar aktuella månatliga passagerarsiffror i tätortstrafiken från februari till oktober 2022. Tätortstrafiken trafikerar endast vardagar med skilda sommar- och vinterturlistor. Västra turen utgör tre avgångar till Möckelö på kvällen och hade under tidsperioden från en till 53 passagerare per månad (ingen sommartrafik).

¹⁶ SYKE (Finlands miljöcentral), paastot.hiilineutraalisuomi.fi/

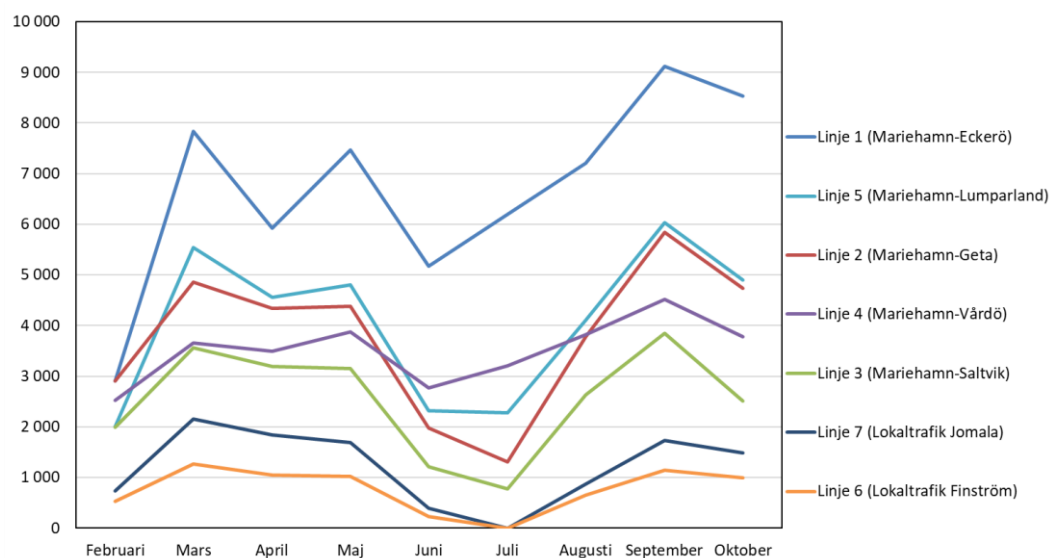
¹⁷ Ålandstrafikens webbplats, www.alandstrafiken.ax.

Figur 5. Antal passagerare i tätortstrafiken på Åland från februari till oktober 2022


Not: Under övergångsperioden i januari 2022 var statistiken inte tillförlitlig. Under sommaren hade tätortstrafiken sammanlagt 41 dagliga turer må-fre, varav Järsö tre. Järsölinjen hade nio passagerare i juli. Västra linjen inga turer. Källa: Viking Line Buss och Williams Buss, Ålandstrafiken; ÅSUB

I Figur 6 presenterar vi statistik från februari till oktober 2022 för fem landsortslinjer samt två lokaltrafiklinjer som är öppna för betalande passagerare. Under september noterades årets ditintills högsta passagerarantal på samtliga landsortslinjer till och från Mariehamn¹⁸.

Turtätheten är generellt sett högre under skoldagar då antalet skolelever och pendlare är större. Helgtrafiken som ansluter sig till skärgårdsfärjor (Linje 4 och 5) är ett undantag då antalet turer ökar under sommaren på grund av fler resenärer till och från skärgården.

Figur 6. Antal passagerare i landsortstrafiken och lokaltrafiken (Jomala och Finström) från februari till oktober 2022


Källa: Viking Line Buss; Williams Buss; ÅSUB

¹⁸ Bilfria dagen den 22 september uppmärksammades med att invånarna fick åka gratis buss under tre dagar.

Kampanjer för att öka kollektivresandet på Åland har genomförts under året. Bilfria dagen 22 september uppmärksammades med att invånarna fick åka gratis buss under tre dagar. Bland övriga kampanjer kan Nätverket Bärkrafts kampanj "Hållbara färdvägar till och från arbetet" under sommarhalvåret nämnas¹⁹.

2.3 Undersökningens syfte, genomförande och rapportens upplägg

Den här undersökningen kartlägger kollektivtrafikens nuläge på Åland och tydliggör befolkningens nöjdhet och syn på servicenivån inklusive möjliga utvecklingsförslag.

Undersökningen genomfördes i huvudsak som en enkätundersökning. Enkäten skickades ut till 1 416 personer i åldern 13–84 år som enligt befolkningsregistret är bosatta på Åland. Personerna valdes slumpmässigt ut från rampopulationen som bestod av 25 286 personer. Stratifierat urval användes för att säkerställa tillräcklig representativitet av bland annat personer som bor på områden med sämre tillgång till kollektivtrafiken²⁰. Totalt tio personer hade en ogiltig adress eller var annars oförmögna att svara och det slutliga urvalet blev därmed 1 406 personer.

Personerna i urvalet fick inbjudan till att delta i undersökningen per post med möjlighet att svara på en bifogad pappersenkät (Bilaga 1) eller elektroniskt. En påminnelse skickades till de personer i urvalet som inte hade besvarat enkäten efter cirka två veckor, och ytterligare en påminnelse gjordes senare enbart till åldersgruppen 16–49 år. Insamlingen av enkätsvar genomfördes under september-oktober 2022.

Enkätundersökningen genomfördes under perioden maj-december 2022. Enkäten utformades under sommaren och skickades ut i september, och insamling av svar, påminnelser samt inskanning av inkomna svar gjordes under september-oktober. För att höja svarsprocenten lottades tio presentkort till Ålandstrafiken (à 20 euro) ut bland de svarande.

Totalt 630 personer svarade på enkäten och undersökningens svarsprocent blev därmed 45 procent. Resultatet av enkätundersökningen analyserades statistiskt mot de svarandes bakgrundsuppgifter och sammanfattas i denna rapport med diagram, tabeller och kommentarer. I samband med gruppjämförelser mellan kvinnor och män, olika åldersgrupper och liknande, uppmärksammas signifikanta skillnader i texten och diagrammen. Med signifikanta skillnader avses nivå $p < .05$ eller lägre²¹.

De kompletterande intervjuerna genomfördes i november med 14 personer, sju kvinnor och sju män. Deltagarna representerar viktiga brukare och målgrupper för den åländska kollektivtrafiken. I dessa ingår bland annat unga, kunder med funktionsnedsättning och inflyttade.

¹⁹ www.barkraft.ax/sites/default/files/attachments/page/instruktioner.pdf

²⁰ För mera om urvalsmetoden, se den tekniska bilagan i slutet av rapporten.

²¹ Ju mindre p-värdet är desto mer sannolikt att resultatet inte beror på den statistiska osäkerheten (slumpen). Till exempel kan en statistiskt signifikant könsskillnad tolkas som att skillnaderna mellan kvinnors och mäns svar högst sannolikt beror på just könet.

Den statistiska analysen och sammanställning av slutrapport skedde under oktober–december.

I *Bilaga 2* har vi i en teknisk bilaga sammanfattat en kvalitetsbeskrivning för undersökningen i sin helhet. Bilagan omfattar reflektioner över enkätfrågornas validitet och reliabilitet, viktningen av svars materialet, om analysmetoderna och liknande. Bilagan innehåller även närmare rapportering om beskrivande statistiska uppgifter och resultat.

Vi presenterar resultaten för enkätundersökningen i kapitel 3. Resultaten återges i samma ordning som frågorna ställdes i enkäten. Skärgårdsbornas perspektiv och svar presenteras i eget avsnitt (3.7) på grund av de specifika omständigheterna som gäller skärgårdsbornas tillgång till kollektivtrafiken. En sammanställning av intervjuerna presenteras i kapitel 4. Slutligen reflekterar vi närmare över de utvecklingsmöjligheter och utmaningar som finns för kollektivtrafiken på Åland i kapitel 5.

3. Resultatet för enkätundersökningen

Enkäten som användes i samband med undersökningen bestod av fyra sidor där frågorna delades in i fyra huvudkategorier *Bakgrundsuppgifter, Tillgången till kollektivtrafik och resvanor, Orsaker och attityder* samt *Kundnöjdhet*. De svarande hade också möjlighet att lämna öppna kommentarer och/eller önskemål för vidareutvecklingen av kollektivtrafiken. Vid utformningen av frågorna användes bland annat ÅSUBs studie om kollektivtrafiken i Mariehamn (ÅSUB Rapport 2016:4) i samråd med representanter för Ålands handikappförbund och uppdragsgivaren. Vi presenterar resultaten efter enkätens fyra huvudkategorier.

3.1 De svarande och deras bakgrund

Totalt deltog 630 svarande i undersökningen. *Tabell 2* visar fördelningen av de svarande efter kön, åldersgrupp och region. Totalt 53 procent av de svarande är kvinnor och 47 procent män. Andelen svar fördelade på åldersgrupper är lägst (8 %) bland de yngsta, 13–24-åringar, och högst (41 %) bland de äldsta, 65-åringar och äldre. Fasta Ålands landsbygd har en större andel svarande än Mariehamn och skärgården (50 % respektive 28 % och 22 %),

Viktade svar har använts i samtliga analyser.

Tabell 2. Antal och andel (%) svarande i det oviktade och viktade svarsmaterialet

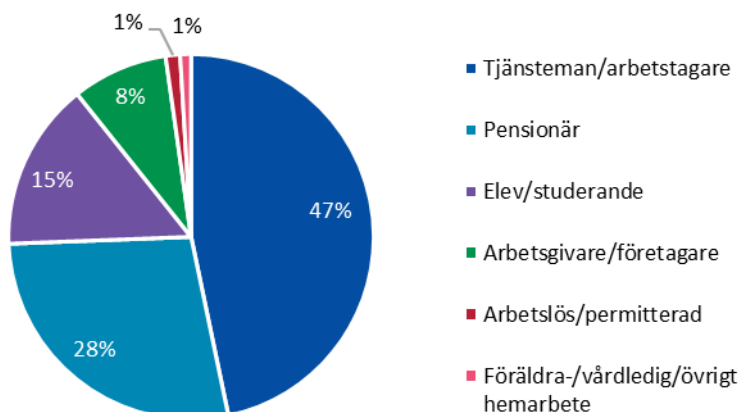
	Antal svarande (oviktat)	Andel svarande (oviktat)	Antal svarande (viktat)	Andel svarande (viktat)
Totalt	630	100 %	630	100 %
Kvinnor	333	53 %	316	50 %
Män	297	47 %	314	50 %
13–24 år	51	8 %	87	14 %
25–44 år	123	20 %	183	29 %
45–64 år	199	32 %	201	32 %
65+ år	256	41 %	158	25 %
Mariehamn	174	28 %	250	40 %
Fasta Ålands landsbygd	315	50 %	336	53 %
Skärgården	141	22 %	43	7 %

Källa: ÅSUB

Förutom kön, ålder och region kan användningen av kollektivtrafiken påverkas av den svarandes sysselsättning. *Figur 7* visar att den största gruppen svarande är tjänstemän eller arbetstagare (47 %). Ungefär en lika stor grupp består av pensionärer, elever/studerande samt arbetsgivare/företagare (totalt 51 %).

Några svarande uppger att de är arbetslösa/permitterade eller representerar gruppen föräldra-/vårdlediga/med övrigt hemarbete.

Figur 7. Andel (%) svarande efter sysselsättning, N = 626



Källa: ÅSUB

För användning av kollektivtrafiken är det viktigt att beakta även de svarandes övriga livssituation. Totalt 61 procent av de svarande lever i ett hushåll utan barn under 18 år, medan 39 procent bor i ett hushåll med åtminstone ett barn.

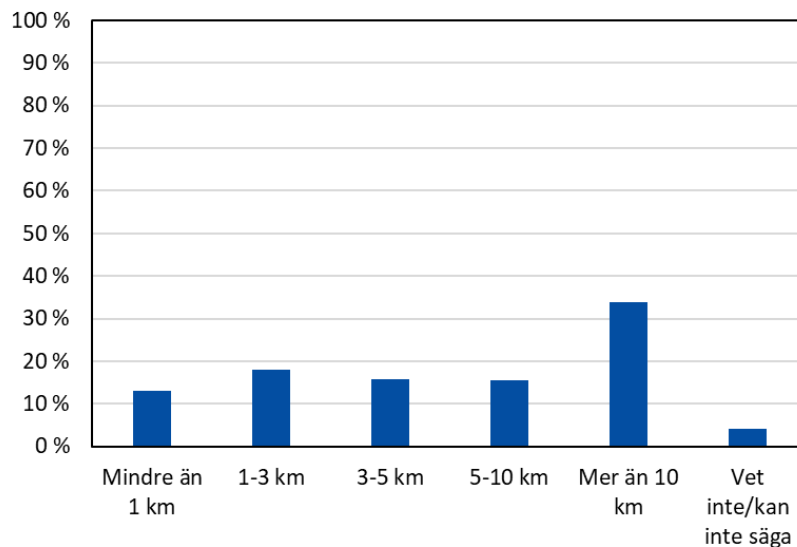
Totalt fyra procent av de svarande har uppgett att de har en funktionsnedsättning. Det innebär att personen har varaktiga fysiska, psykiska, intellektuella eller sensoriska funktionsnedsättningar, som kan försvåra personens fulla och verkliga deltagande i samhället på lika villkor som andra²². Av kommentarerna framgår att den vanligaste funktionsnedsättningen vad gäller bussåkandet är svårigheten att röra sig. Andra funktionsnedsättningar som de svarande nämnt är bland annat nedsatt syn, hjärtbesvär, stroke och ADHD.

Totalt 58 procent av de svarande uppger att de har två eller flera bilar i hushållet och 40 procent rapporterar om en bil. Endast två procent av de svarande (13 personer) uppger att de inte alls har någon bil i hushållet. Sju av dessa svarande har dock oftast tillgång till bil eller bilskjuts när de behöver det, medan övriga (sex personer) uppger att de varken har en bil eller tillgång till bil/bilskjuts.

För att kunna uppskatta behovet av kollektivtrafik kan det vara viktigt att känna till de avstånd som är av betydelse i de svarandes vardag, nämligen avståndet till arbetet eller skolan. Endast de svarande som arbetar eller går i skolan/studerar har svarat på frågan som redovisas i *Figur 8*. Endast drygt var tredje svarande (34 %) uppger att de har mer än 10 kilometer till arbetet eller skolan. För de flesta svarande är avståndet relativt kort, 5–10 kilometer (16 %), 3–5 kilometer (16 %), 1–3 kilometer (18 %) eller mindre än 1 kilometer (13 %).

De svarandes boendeort har beaktats i analyserna bland annat genom regionen personen är bosatt i eller avståndet till den närmaste busshållplatsen.

²² FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning I

Figur 8. Andel (%) svarande efter avståndet till arbetet eller skolan, N = 406

Källa: ÅSUB

Det kan vara viktigt att uppmärksamma att cirka 15 procent av de svarande som jobbar eller går i skola/studerar för tillfället gör det på distans.

3.2 Tillgången till kollektivtrafik och resvanor

Ungefär varannan svarande (50 %) i den här undersökningen bor på fasta Ålands landsbygd och det är linjerna i landsortstrafiken som används flitigast av de svarande (53 % av alla svarande). Ungefär var fjärde svarande (24 %) uppger att de använder linjerna i tätortstrafiken. Några svarande rapporterar att de använder lokaltrafiken i skärgården (3 %). Ytterst få (0,3 %) använder en annan linje än tätortstrafiken, landsortstrafiken eller lokaltrafiken i skärgården, i dessa linjer kan bland annat lokaltrafik på landsbygden ingå. På grund av de specifika omständigheterna som påverkar skärgårdsbornas möjligheter till och behov av att använda kollektivtrafik på Åland, rapporteras resultat för skärgården skilt i avsnitt 3.7.

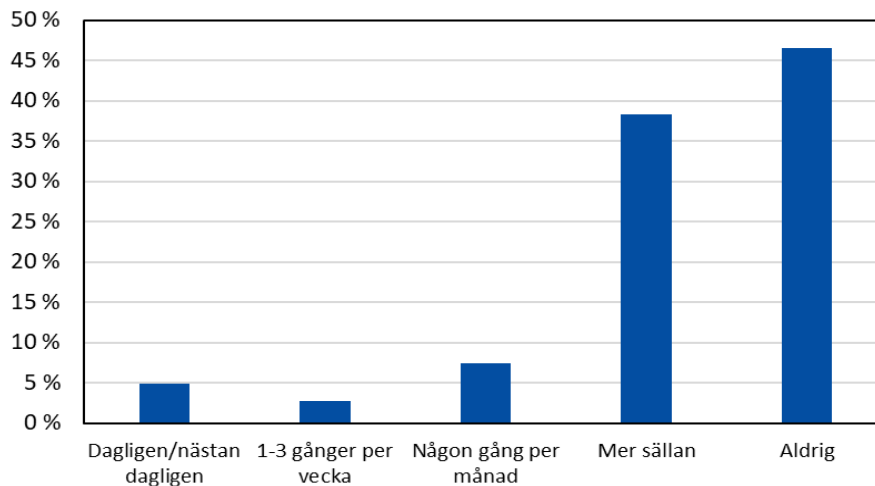
De svarande fick uppge hur ofta de använder olika färdssätt med ett specifikt syfte, det vill säga för att utföra ett ärende. Alternativen för färdssätten var:

- köra eller åka bil
- köra eller åka motorcykel, moped eller liknande
- åka med buss/kollektivtrafik
- cykla
- gå

Svarsalternativen var *Dagligen/nästan dagligen, 1–3 gånger per vecka, Någon gång per månad, Mer sällan och Aldrig*.

Ur *Figur 9* framgår att fem procent åker kollektivt dagligen/nästan dagligen. Sammanlagt åker åtta procent kollektivt varje vecka och därtill sju procent någon gång i månaden för att utföra ett ärende. Det innebär att 15 procent av de svarande åker buss åtminstone någon gång per månad.

Figur 9. Andel (%) svarande efter hur ofta de åker med buss/kollektivtrafiken för att utföra ett ärende (N=506)

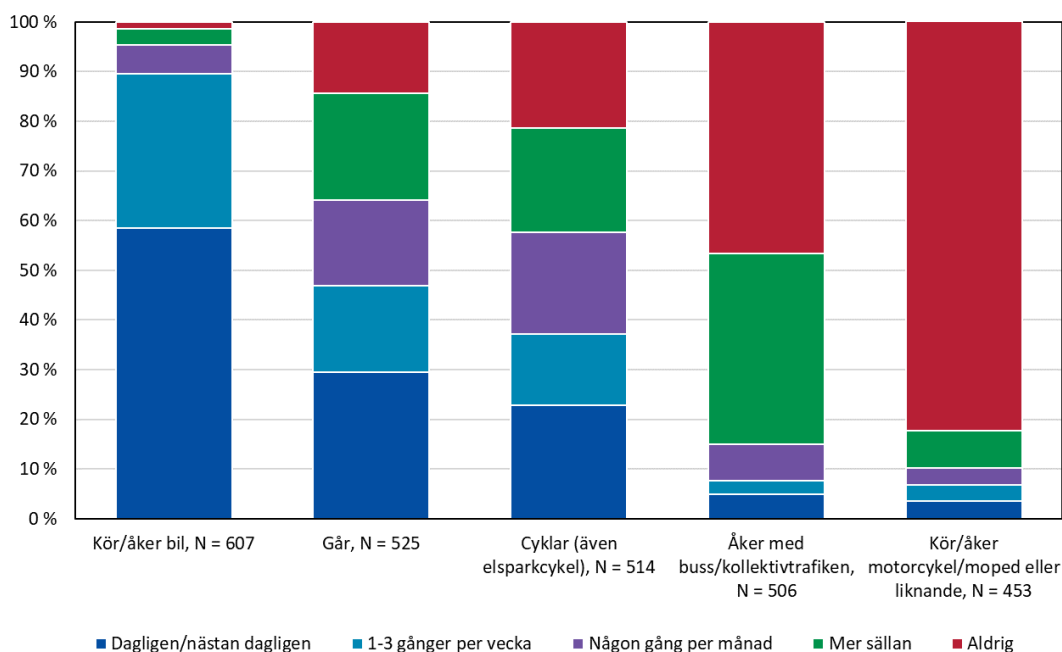


Not: Observera att skalan slutar vid 50 procent.
Källa: ÅSUB

I resultaten nedan i *Figur 10* har svarsalternativen slagits ihop till grupperna *Ofta* (dagligen/nästan dagligen), *Ibland* (1–3 per vecka eller någon gång per månad) och *Mer sällan eller aldrig*, vilket ger en tydligare bild av huvudresultaten.

Figur 10 visar att fler än varannan svarande uppger att de ofta åker eller kör bil (58 %) med ett syfte. Det är mindre vanligt att gå eller cykla, fler än var tredje svarande uppger att de mer sällan eller aldrig går eller cyklar (36 % respektive 42 %) för att utföra ett ärende. Endast cirka var fjärde svarande går (29 %) respektive cyklar (23 %) ofta. Av figuren framgår även att en klar majoritet av de svarande åker buss mer sällan eller aldrig (85 %). Det är även mycket vanligt bland de svarande att uppge att de mer sällan eller aldrig åker eller kör moped, motorcykel eller liknande (90 %).

Figur 10. Andel (%) svarande efter de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende



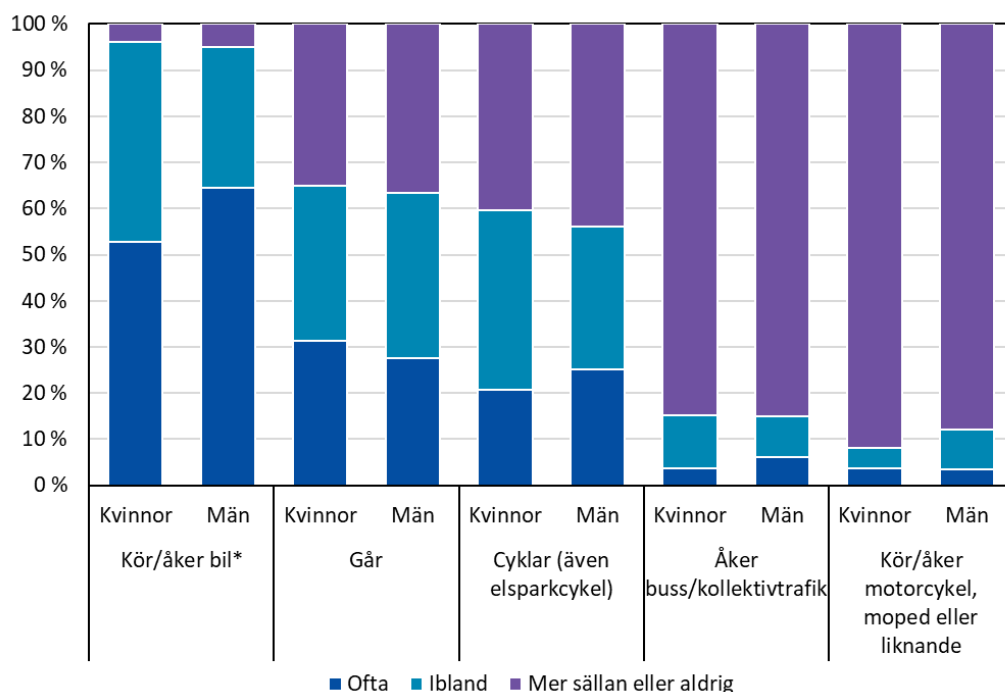
Källa: ÅSUB

I det följande beskrivs svarsalternativet *dagligen/nästan dagligen* som "ofta", svarsalternativen *1–3 gånger per vecka* och *någon gång per månad* motsvarar "ibland", medan svarsalternativen *mer sällan* och *aldrig* beskrivs som "mer sällan". Aggregeringen hjälper läsaren att tolka resultaten och möjliggör jämförelser med resultaten i ÅSUBs tidigare undersökning om kollektivtrafiken i Mariefhamn (ÅSUB Rapport 2016:4).

Det finns en signifikant könsskillnad vid valet av de vanligaste färdssätten som visar att män markant oftare väljer att använda bil än kvinnor (se Figur 11). Totalt 65 procent av männen kör eller åker bil ofta jämfört med 53 procent av kvinnorna. Liknande resultat har rapporterats i tidigare undersökningar om kollektivtrafiken på Åland.

Resultaten för ÅSUBs undersökning om kollektivtrafiken i Mariefhamn (ÅSUB Rapport 2016:4) visade att 63 procent av männen åker bil ofta jämfört med 49 procent av kvinnorna.

Figur 11. Andel (%) kvinnor och män efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende



Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan könen.

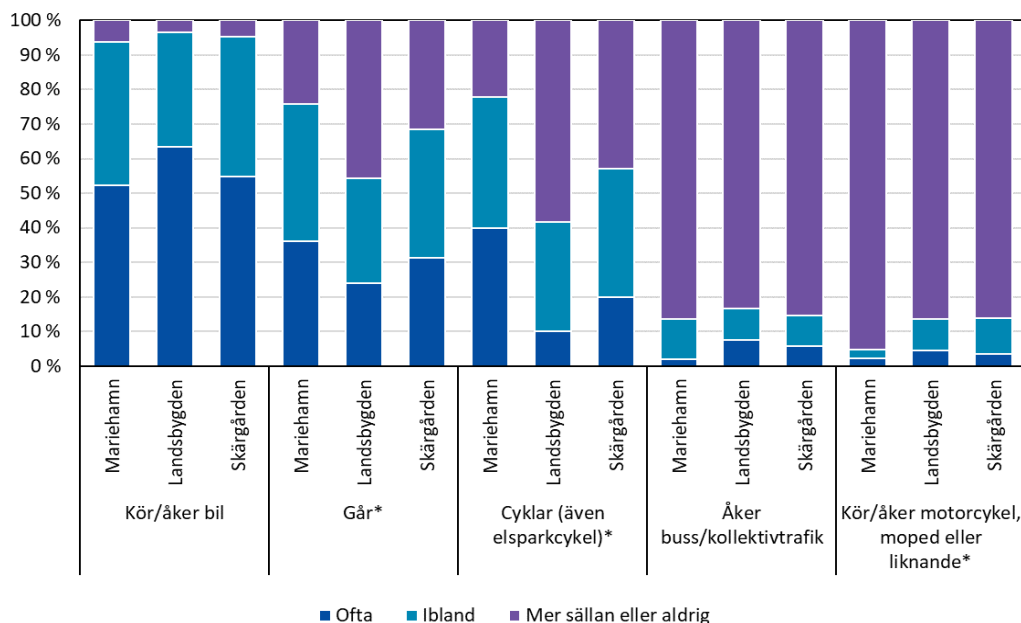
Källa: ÅSUB

Möjligheten att använda kollektivtrafik skiljer sig mellan olika delar av Åland.

Följande resultat i Figur 12 indikerar vissa statistiskt signifikanta skillnader mellan regionerna på Åland men resultaten behöver tolkas med försiktighet, då antalet svarande i synnerhet i skärgården är litet.

Resultaten indikerar dock att det är markant vanligare bland invånarna i Mariefhamn att åtminstone ibland utföra sina ärenden till fots jämfört med invånarna i de övriga regionerna. Dessutom väljer invånarna i Mariefhamn markant oftare att cykla. Att köra eller åka motorcykel, moped eller liknande är däremot mer sällsynt bland invånarna i Mariefhamn jämfört med i de övriga regionerna.

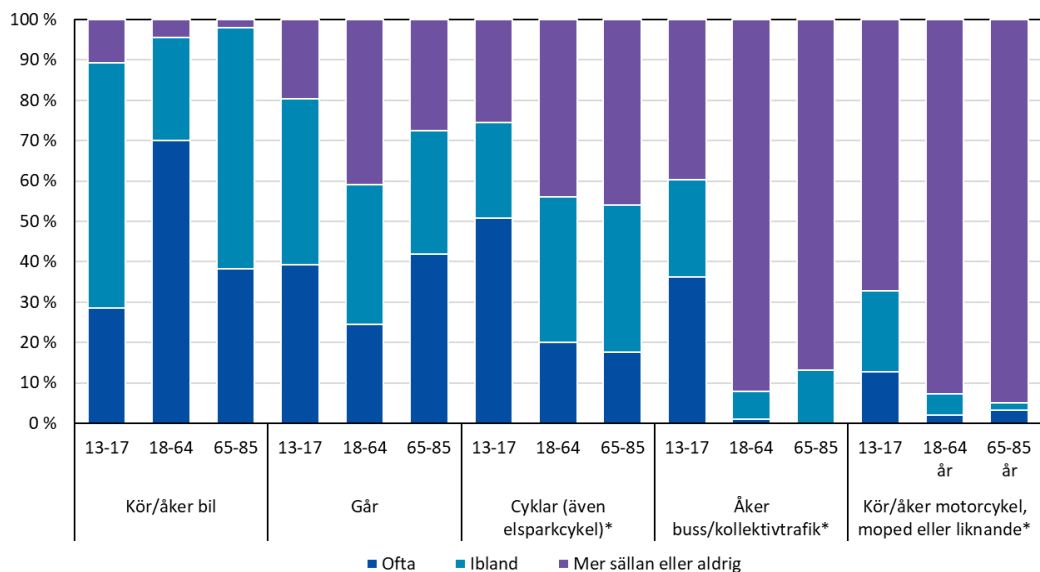
Figur 12. Andel (%) svarande i regionerna på Åland efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten för att utföra ett ärende



Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan regionerna. Observera att resultaten är indikativa.
Källa: ÅSUB

De vanligaste färdssätten skiljer sig även beroende på de svarandes ålder. Resultaten för signifikanta (men relativt svaga) samband mellan åldern och färdssätten indikerar att det är vanligare bland de yngre svarande att oftare cykla, åka buss/kollektivtrafik och köra/åka motorcykel, moped eller liknande för att utföra ett ärende eller med ett syfte jämfört med de äldre svarande. I *Figur 13* presenteras resultaten efter åldersgrupp och med sammanslagna svarsalternativen som grupperats till "ofta", "ibland" och "mer sällan eller aldrig".

Figur 13. Andel (%) svarande i åldersgrupperna efter hur ofta de använder de vanligaste färdssätten



Not: *) Statistiskt säkerställt samband (korrelation) mellan åldern och färdssättet. Presentationen sker efter åldersgrupper och för sammanslagna svarsalternativ.
Källa: ÅSUB

För att den svarande ska kunna använda kollektivtrafik kan det vara centralt att beakta avståndet som personen har till den närmaste busshållplatsen. Resultaten för analyserna mellan avståndet till busshållplatsen och att åka buss visade att användningen av kollektivtrafik inte har ett markant samband med avståndet till busshållplatsen.

Vi kan därmed utgå ifrån att det inte är enbart avståndet till busshållplatsen som avgör personens val att använda kollektivtrafiken. Har man minst en bil i hushållet väljer man markant mer sällan att åka med buss eller kollektivtrafiken jämfört med de svarande som inte har en bil.

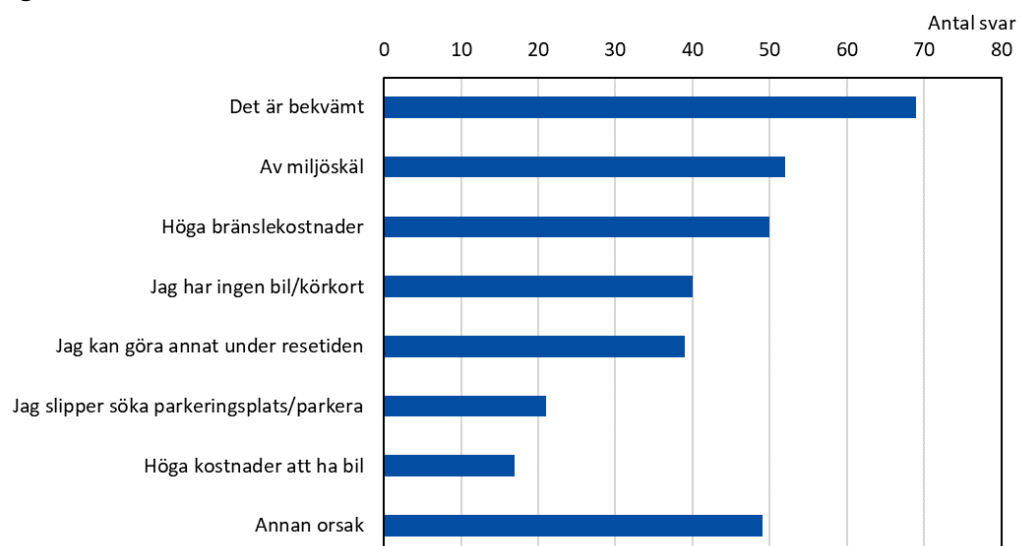
3.3 Orsaker och attityder kring kollektivtrafik

I undersökningen ställde vi frågor som berör orsaker till att åka eller låta bli att åka med kollektivtrafik. Samtidigt kartlades om den svarande funderat på att börja resa (mer) med buss.

Eftersom relativt få svarande (15 %) åker buss varje månad är det svårt att dra långtgående slutsatser kring orsakerna till att välja bussen framför övriga färdssätt. *Figur 14* visar att relativt många svarande anser att det är bekvämt att åka buss (69 svar). Övriga orsaker som bidrar till att man vill åka buss är miljöskäl (52 svar) och bränslekostnader (50 svar). Under svarsalternativet *Annat* gav 49 respondenter fler orsaker till sitt bussåkande bland annat *Jag åker till skolan, Gynnsam turlista – går snabbt, Vi har bara en bil.*

Bland de svarande fanns även de som inte har bil/körkort (40 svar) eller som vill göra annat under resetiden (39 svar). Relativt få svarande väljer att åka buss för att slippa söka parkeringsplats/parkera (21 svar) eller på grund av höga kostnader att ha en bil (17 svar).

Figur 14. Antal svarande efter orsaken till att åka buss



Not: Det var möjligt att välja flera alternativ. I siffrorna ingår alla som har svarat på frågan.

Källa: ÅSUB

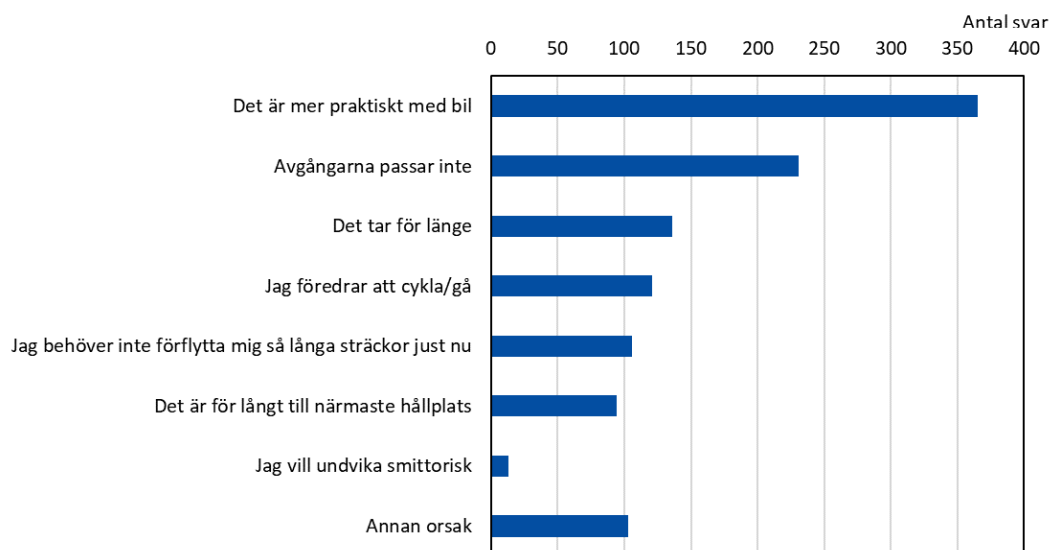
Orsakerna till att åka buss kan variera stort efter de möjligheter som finns inom kollektivtrafiken för invånarna i olika regioner på Åland. Då antalet svarande som åker kollektivtrafik är mycket litet i skärgården, kan indikativa resultat ges endast för

invånarna i Mariehamn och på landsbygden. Invånarna i Mariehamn har oftare än invånarna på landsbygden uppgett att man åker buss för att slippa söka parkeringsplats eller parkera samt för att det är bekvämt att åka buss.

I materialet finns även signifikanta (relativt svaga) samband som indikerar att de yngre svarande relativt ofta uppger att de väljer att åka buss på grund av att de inte har bil/körkort, höga bränslekostnader eller för att man kan göra annat under restiden. I synnerhet bland regelbundna bussresenärer, de som åker buss varje vecka, är de främsta orsakerna till att man åker buss att man inte har bil/körkort (45 %), bekvämligheten (43 %) och miljöskälen (33 %).

Majoriteten av de svarande åker sällan eller aldrig buss (85 %). Först och främst upplever de svarande att det är mer praktiskt med bil (365 svar). Till praktiska orsaker hör även avgångar som inte passar (231 svar) eller att det tar för länge med buss (136 svar). Vissa svarande föredrar att cykla eller gå (121 svar) eller behöver inte förflytta sig så långa sträckor (106 svar). Under svarsalternativet *Annat* gav 103 respondenter fler orsaker till att personen inte åker buss, bland annat *Skiftesarbete, Bor i skärgården, Ej lämplig tidtabell, Transportbehov av varor, Pendlar till stugan*. Flera upplever även att det är för långt till närmaste hållplats (94 svar). Endast få svarande väljer att inte åka buss på grund av smittorisk (13 svar).

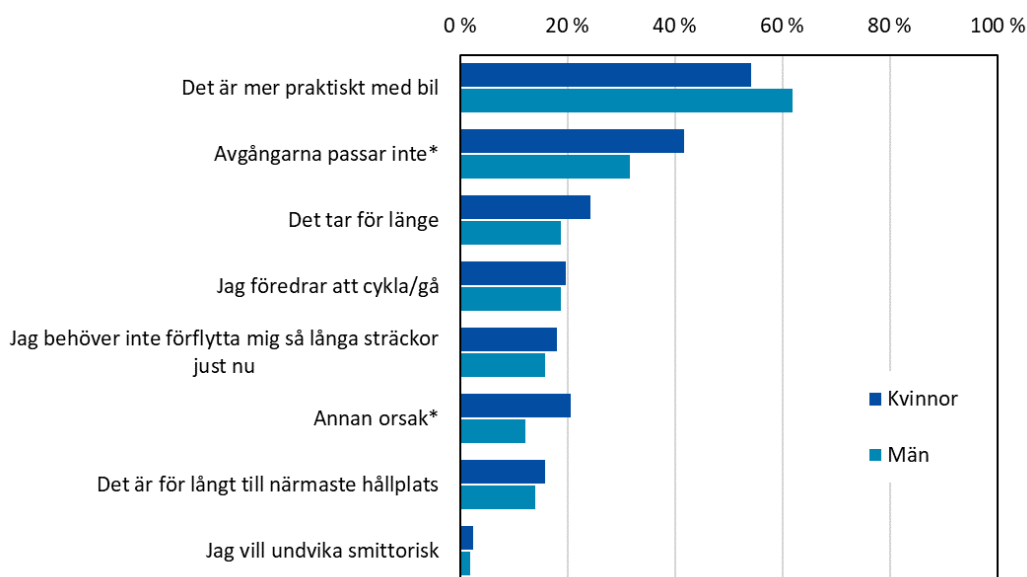
Figur 15. Antal svarande efter orsaken till att inte åka buss



Not: Det var möjligt att välja flera alternativ. I siffrorna ingår alla som har svarat på frågan.

Källa: ÅSUB

I svarsmaterialet finns en signifikant skillnad vad gäller orsakerna till att inte åka buss. Resultaten i *Figur 16* visar att kvinnor markant oftare än män anser att avgångarna inte passar eller att det finns en annan orsak till att man väljer bort bussen.

Figur 16. Andel (%) kvinnor och män efter orsaken till att inte åka buss

Not: Det var möjligt att välja flera alternativ. *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan kvinnor och män.

Källa: ÅSUB

Eftersom signifikant fler kvinnor nämnt andra orsaker till att välja bort bussen presenterar vi några kommentarer som kvinnor i olika åldrar skrivit:

- Åkte buss tidigare då det var gratis
- 1. Långt att bära t.ex. tunga inköp, 2. Inkluderar onödiga omvägar
- Måste åka bil 6 km till närmaste hållplats! Endast 1 avgång (skolbil) från byn
- Passar ej med tiderna, jag börjar jobba 06 00
- Där jag bor går bussen endast när skolan är i gång
- Åldern kommer emot

Indikativa resultat för att inte åka buss visar att de som bor i Mariehamn oftare än invånarna på landsbygden har uppgett att de inte behöver förflytta sig så långa sträckor just nu eller att de föredrar att cykla eller gå.

De svarande på landsbygden uppger oftare än invånarna i Mariehamn att det är mer praktiskt med bil, att avgångarna inte passar, att det tar för länge att åka buss eller att det är för långt till närmaste hållplats.

I materialet finns även signifikanta (relativt svaga) samband som visar att de äldre svarande relativt ofta uppger att de väljer att inte åka buss på grund av att de inte behöver förflytta sig så långa sträckor just nu, att de föredrar att cykla/gå, att avgångarna inte passar eller att det tar för länge med bussen.

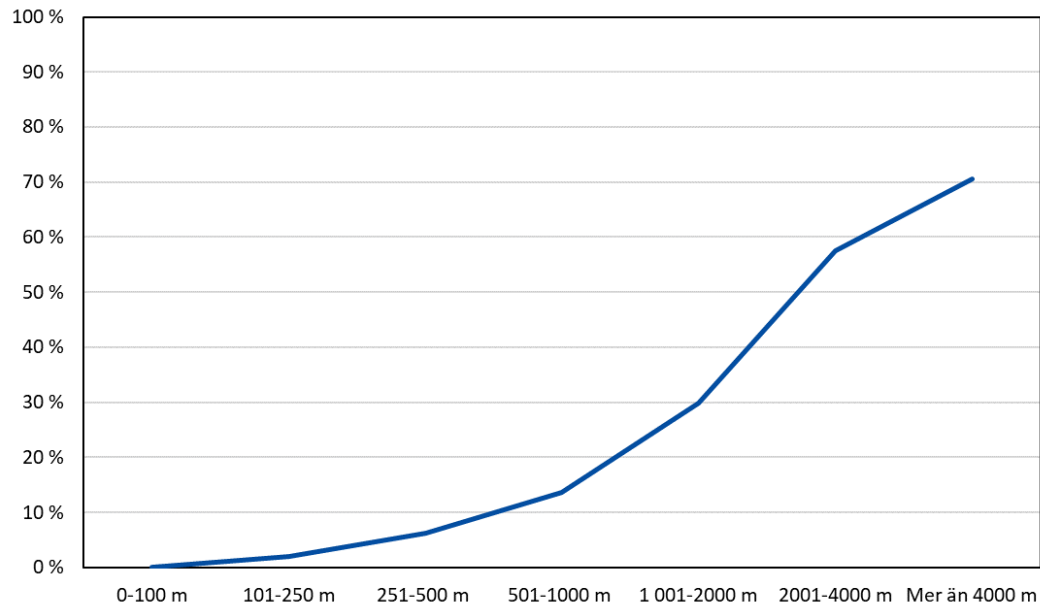
De yngre svarande väljer däremot oftare bort bussen på grund av att det är mer praktiskt med bil eller av en annan orsak. I synnerhet bland sällanresenärer som aldrig åker buss eller mer sällan än någon gång i månaden är de främsta orsakerna att det är mer praktiskt med bil (64 %), att avgångarna inte passar (42 %) eller att det tar för länge (27 %).

Figur 17 visar avståndet till närmaste busshållplats från hemmet bland de svarande som uppgett att de väljer att inte åka buss på grund av att det är för långt till närmaste

hållplats²³. Figuren visar att när avståndet till närmaste hållplats är längre än 2 000 meter väljer fler än varannan av dessa svarande (58 %) att inte åka buss. När avståndet är 1 000 meter eller längre ser vi en relativt snabb ökning av andelen svarande som inte åker buss på grund av avståndet.

Samtidigt indikerade resultaten i avsnitt 3.2 att det inte enbart är avståndet till närmaste busshållplats som avgör om personen använder kollektivtrafik. Har man flera bilar i hushållet väljer man markant mer sällan att åka med buss eller kollektivt jämfört med de svarande som inte har en bil.

Figur 17. Andel (%) svarande som inte åker buss på grund av avståndet till närmaste busshållplats, efter avståndet (N = 568)



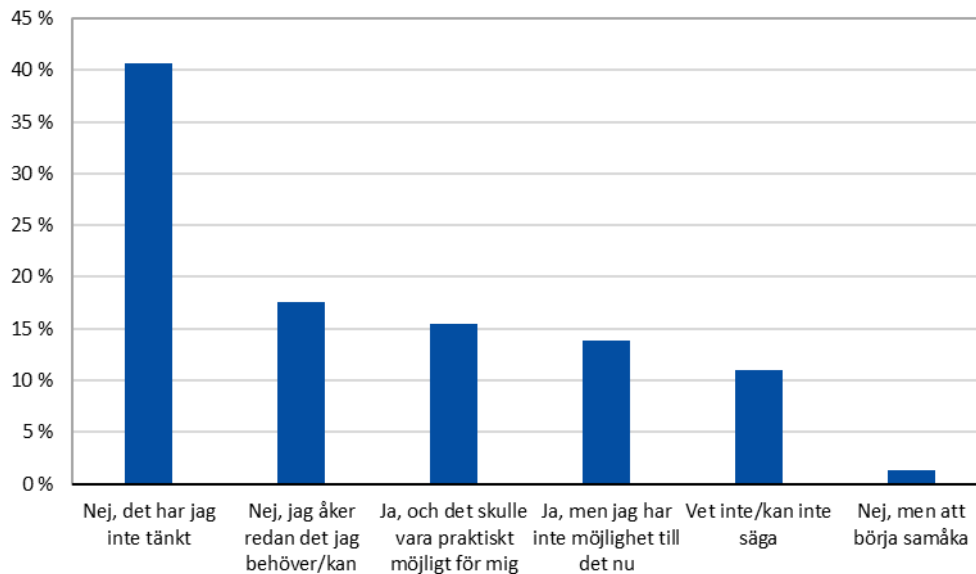
Källa: ÅSUB

I undersökningen kartlades även de svarande som funderat på att börja resa (mer) med buss.

Figur 18 visar dock att majoriteten av de svarande (59 %) inte har funderat på att börja resa (mer) med buss. Många svarande har helt enkelt inte tänkt på saken (41 %), men det finns även svarande som redan åker när de behöver eller kan (18 %).

Närmare var tredje svarande har funderat på att börja resa mera med buss (29 %). För hälften av dessa (totalt 15 %) skulle det även vara praktiskt möjligt, medan andra hälften (totalt 14 %) anser att de inte har möjlighet till det just nu. Cirka var tionde svarande kunde inte ta ställning till frågan (11 %), och ytterst få hade funderat på att börja samåka (1 %).

²³ Observera att svarsalternativet *Det är för långt till närmaste hållplatsen* inte specificerar att med hållplatsen avses hållplatsen närmast hemmet.

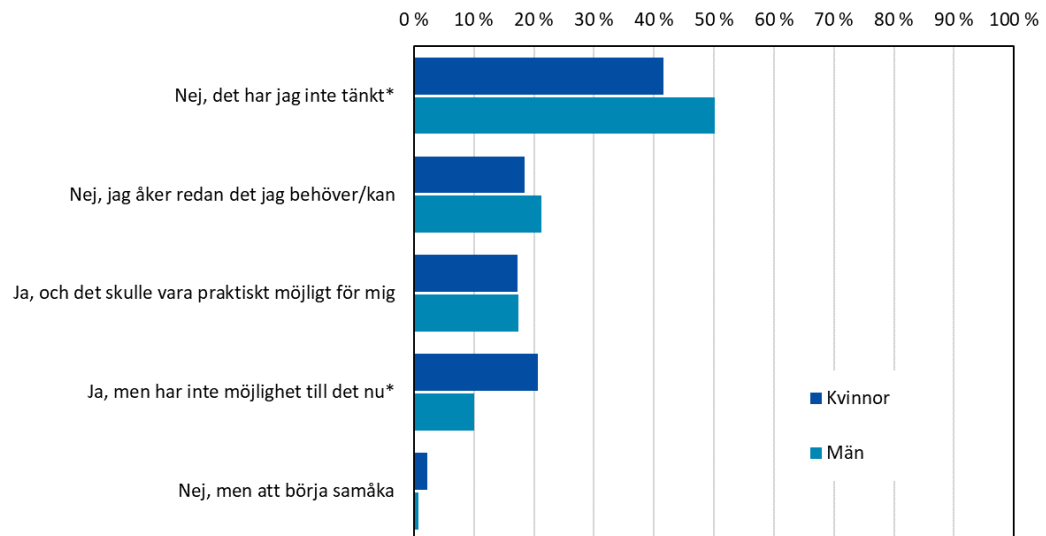
Figur 18. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss? (andel, %, N = 597)

Not: Observera att skalan slutar vid 45 procent.

Källa: ÅSUB

Resultaten för de som tagit ställning till frågan visar att det är markant vanligare bland män att inte tänka sig börja åka (mer) med buss än bland kvinnor, medan kvinnor markant oftare än män anser att de inte har möjlighet att åka (mer) just nu (se *Figur 19*).

I synnerhet de som bor på landsbygden upplever oftare än de svarande i Mariehamn att de inte har möjlighet att åka (mer) buss.

Figur 19. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss? (andel, %, N = 531)

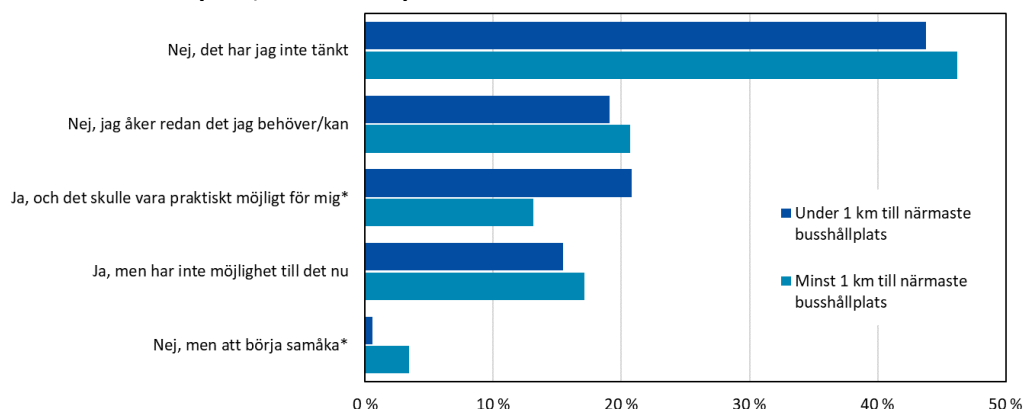
Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan kvinnor och män.

Källa: ÅSUB

I synnerhet sällanresenärerna uppger markant oftare än regelbundna resenärer att de inte har tänkt börja resa mer (51 % respektive 3 %). Regelbundna resenärer anser däremot markant oftare än sällanresenärer att de redan åker det de behöver eller kan (54 % respektive 16 %) samt att de har tänkt åka mer och det skulle vara praktiskt möjligt (28 % respektive 16 %).

Figur 20 visar att var femte svarande som har under en kilometer till närmaste busshållplats har funderat på att börja åka mer och att det skulle vara praktiskt möjligt.

Figur 20. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss? (andel, %, efter avståndet till närmaste busshållplats, N = 480–482)



Not: Observera att skalan slutar vid 50 procent. *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna.

Källa: ÅSUB

3.4 Öppna svar: "Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?"

Trots att resultaten i avsnitt 3.3 visade att drygt 40 procent av de svarande inte tänkt börja resa (mer) med buss för tillfället, är det centralt att kartlägga vad som skulle få dessa och övriga invånare att använda kollektivtrafik i framtiden. De svarande fick därmed i en öppen fråga beskriva vad som skulle få dem att resa (mer) med buss.

Frågan fick närmare 270 svar där de svarande fritt hade formulerat vad som skulle motivera till ökat bussresande. *Tabell 3* visar fördelning av svaren i olika kategorier. Svaren har kategoriserats efter konkreta förslag om bland annat hållplatser, tidtabeller och priser. Samma svar kan innehålla flera förslag och har då kategoriserats flera gånger. Övriga förslag omfattar situationer där en förändring kunde ske på grund av andra omständigheter (den svarande skulle till exempel resa mer med buss om bränslepriset höjdes ytterligare, om man blev av med körkortet eller om man flyttade). Slutligen finns även en kategori för övrigt.

Tabell 3 Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan Vad skulle få dig att resa (mer) med buss? (antal kommentarer)

ÄNDRINGAR I TIDTABELL	103
RUTDRAGNING INKL. SNABB/DIREKTLINJER	34
NÄRMARE TILL HÅLLPLATS	31
FÖRÄNDRING I LIVVSITUATION	28
INTE MÖJLIGHET ATT KÖRA	25
BILJETTPRIS	16
ANNAT, T.EX. UTVECKLINGSFÖRSLAG	16
BÄTTRE SAMORDNING AV TRAFIK	15
DYRARE ATT ÄGA/KÖRA BIL	10
SKULLE ÅKA OM DET FANNS MÖJLIGHET (SKÄRGÅRDEN)	8
BÄTTRE INFORMATION	4
ÖVRIGT	53

Not: Observera att tabellen omfattar antalet kommentarer, ej antalet svar eller antalet svarande.

Källa: ÅSUB

Det vanligaste förslaget på vad som skulle få de svarande att åka (mer) med buss var ändringar i tidtabeller, vilket 103 personer föreslår. Här ingår både förslag på fler turer under dygnet samt helgtrafik. Ändring av rutten inklusive snabbturer noteras i 34 svar. Totalt 31 svarande vill även ha närmare till hållplats.

- *Bättre tider! Jag skulle behöva att det åker minst en buss varje eller varannan timma mellan 6 och 22 varje dag (oftare på helger) i alla kommuner!*
- *Om det var snabbare att ta sig till stan. De kunde ha en direktbuss från Godby till Mariehamn. Att man inte behöver stå och vänta i kylan vid Godby Högstadie på anslutande buss.*
- *Att bussen går tätortstrafiken även på helger och inte bara måndag-fredag.*
- *Kanske om busshållplats fanns på närmare håll och bussen gick tillräckligt tidigt på morgonen så att jag hinner på jobb i tid...*
- *Ännu bättre anpassning till färjetrafiken. På norra linjen är det perfekt (!), men tvärgående har mycket väntetid på vägen till Mariehamn.*

Förutom tidtabeller, rutten och hållplatser kan andra omständigheter påverka möjligheten att åka buss. En förändrad livssituation genom flytt, byte av jobb, uppkomna rörelsesvårigheter och liknande skulle öka bussåkandet enligt 28 svarande. Totalt 35 personer har uppgett att de skulle resa mer med buss om de inte hade möjlighet att köra bil eller om det var dyrare att äga eller köra bil (25 och 10 svar).

- *Den dagen ingen av oss i hushållet har körkort behöver jag säkert använda buss.*
- *Om jag skulle bli av med körkortet och ha svårigheter med att gå.*
- *Om jag skulle flytta till fasta Åland*
- *Ännu dyrare bränslepriser*

Slutligen finns blandade svar som berör biljettpriser (16 svar), utvecklingsförslag (16 svar) och bättre samordning av trafik (15 svar). Kollektivtrafikens busslinjer når inte samtliga områden på Åland vilket begränsar bussåkandet (8 svar), och ibland saknas information kring bussåkandet på Åland enligt 4 svar.

- *Snabbare turer, tar just nu nästan en timme att åka buss in till Mariehamn, och med bil tar det mellan 25–30 minuter, inte värt att sitta 1 timme extra per dag för att ta sig till och från arbetet. Hade gärna börja åka buss till jobbet om det gick en "snabbtur" eller liknande. Kanske ett system där du bokar din plats i bussen för att försäkra passagerare om antal stopp samt bättre för busstrafiken att veta hur många passagerare som kommer åka med. Med dagens teknik kan jag knappast tro att det skulle vara omöjligt att ordna.*
- *Kanske sen när barnen blivit större förutsatt att avgångarna synkar med färjans tidtabeller. Även på helgen då man tar tid att resa.*
- *Enklare tidtabell digitalt som besökare kan använda. De tycker att tabellerna är svåra att tolka. Se sl.se. Nu har jag samåkt med nån annan [X-]bo istället för att ta bussen. [ÅSUBs anonymisering]*
- *Koordinering av tidtabeller stadsbussen och landsortstrafiken. Om man skall göra flera ärenden i olika delar av staden i t.ex. i city, sjukhuset och olika köpcenter skulle det också underlätta med tydligare information så man lätt ser hur man kan åka. Reseplaneraren behöver verkligen förbättras. Behåll gärna de förmånliga biljettpriserna, det motiverar mycket ökat bussåkande :).*

I kategorin övrigt (53 svar) finns de kommentarer som inte faller in under någon av de övriga kategorierna eller inte riktigt svarar på frågan. Sådana svar är till exempel "så korta avstånd på Åland, cyklar överallt" eller "inget behov av buss [...]".

- *Dåligt väder i synnerhet.*

- 90 % av min bilkörning skulle kunna undvikas om barnen hade rätt till skolskjuts till annan kommun.

Totalt 13 personer har svarat att inget skulle få dem att resa mera med buss eller att de inte vet vad som kunde få dem att åka mera.

3.5 Kundnöjdhet med kollektivtrafikens service

För att mäta ålänningarnas nöjdhet med kollektivtrafikens service under 2022 fick de svarande ta ställning till åtta centrala serviceformer inom kollektivtrafiken. Följande faktorer presenterades:

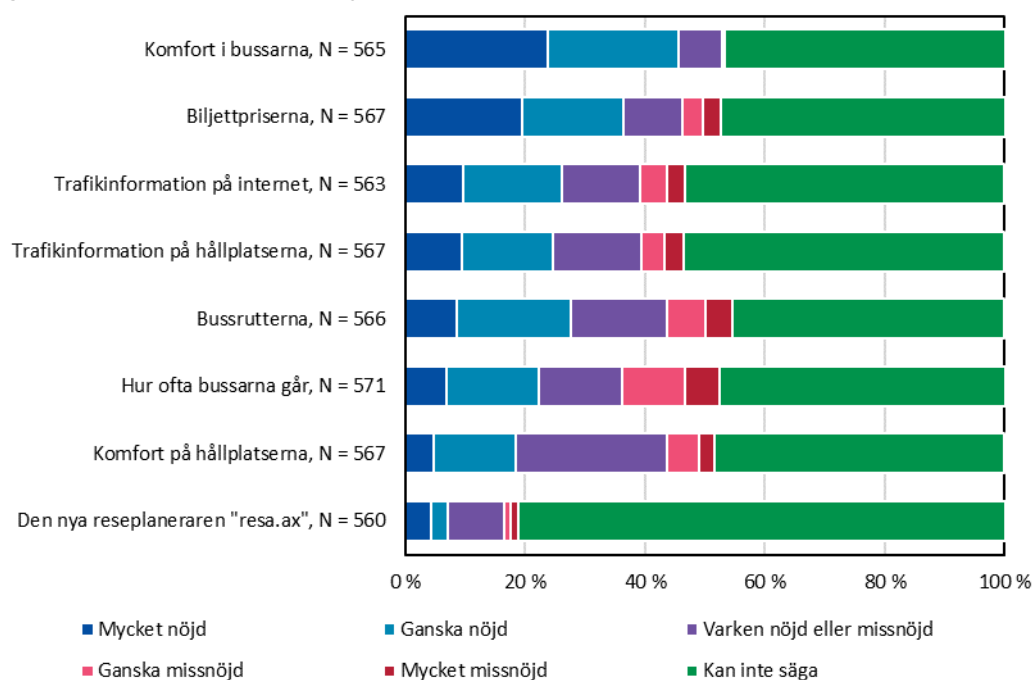
Hur ofta bussarna går
Biljettpriserna (inklusive flegångskort)
Bussrutterna
Trafikinformation på hållplatserna
Trafikinformation på internet
Komfort på hållplatserna
Komfort i bussarna
Den nya reseplaneraren (www.resa.ax)

De svarande uppskattade sin nöjdhet på en sexgradig skala som bestod av svarsalternativen *Mycket nöjd*, *Ganska nöjd*, *Varken nöjd eller missnöjd*, *Ganska missnöjd*, *Mycket missnöjd* och *Kan inte säga*.

Relativt få svarande använder kollektivtrafiken regelbundet och därmed är gruppen svarande som inte kunnat ta ställning till serviceformerna stor.

De serviceformer som de svarande har varit mest nöjda med under 2022 är komforten i bussarna och biljettpriserna. *Figur 21* visar att nästan varannan svarande (46 %) är ganska eller mycket nöjd med komforten i bussarna och fler än var tredje (37 %) med biljettpriserna. Endast ungefär var fjärde respondent är ganska eller mycket nöjd med trafikinformationen på internet (27 %) eller hållplatserna (24 %).

De serviceformer som de svarande är ganska eller mycket missnöjda med handlar främst om hur ofta bussarna går (16 %) och bussrutterna (11 %). Många svarande är varken nöjda eller missnöjda med komforten på busshållplatserna (25 %) och en klar majoritet kan inte ta ställning till den nya reseplaneraren "resa.ax" (81 %).

Figur 21. Andel svarande efter nöjdhet med kollektivtrafikens service under 2022

Källa: ÅSUB

I allmänhet kan vi konstatera att de svarande som reser regelbundet är mer nöjda med servicen i kollektivtrafiken än de resenärer som sällan använder kollektivtrafiken²⁴. Signifikanta skillnader finns i synnerhet för komforten på hållplatserna, bussrutterna och hur ofta bussarna går.

Figur 22 sammanfattar kundnöjdheten bland sällanresenärer och regelbundna resenärer.

Ser vi enbart på regelbundna resenärers svar ($N = 69-73$) kan andelen ganska eller mycket nöjda resenärer sammanfattas enligt följande:

- Komfort i bussarna 83 %
- Biljettpriser 69 %
- Bussrutterna 63 %
- Hur ofta bussarna går 68 %
- Trafikinformation på internet 54 %
- Trafikinformation på hållplatserna 51 %
- Komfort på hållplatserna 43 %
- Den nya reseplaneraren 16 %

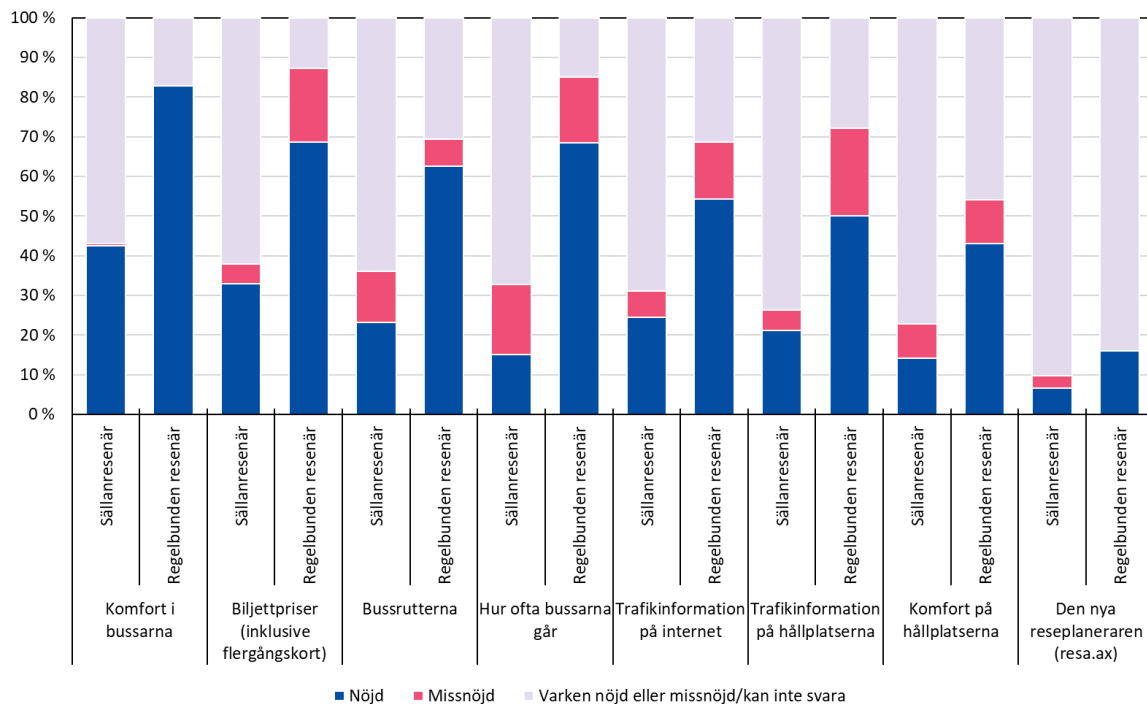
Sällanresenärer ($N = 378-392$) är mer sällan nöjda än regelbundna resenärer. Andelen sällanresenärer som är ganska eller mycket nöjda är följande för de olika svarsalternativen

- Komfort i bussarna 43 %
- Biljettpriser 33 %
- Bussrutterna 23 %
- Hur ofta bussarna går 15 %

²⁴ Endast för komfort i bussarna var resultaten lika mellan grupperna (84 % nöjda).

- Trafikinformation på internet 25 %
- Trafikinformation på hållplatserna 21 %
- Komfort på hållplatserna 14 %
- Den nya reseplaneraren 7 %

Figur 22. Andel (%) sällanresenärer och regelbundna resenärer efter nöjdhet med kollektivtrafikens service under 2022, efter serviceformen

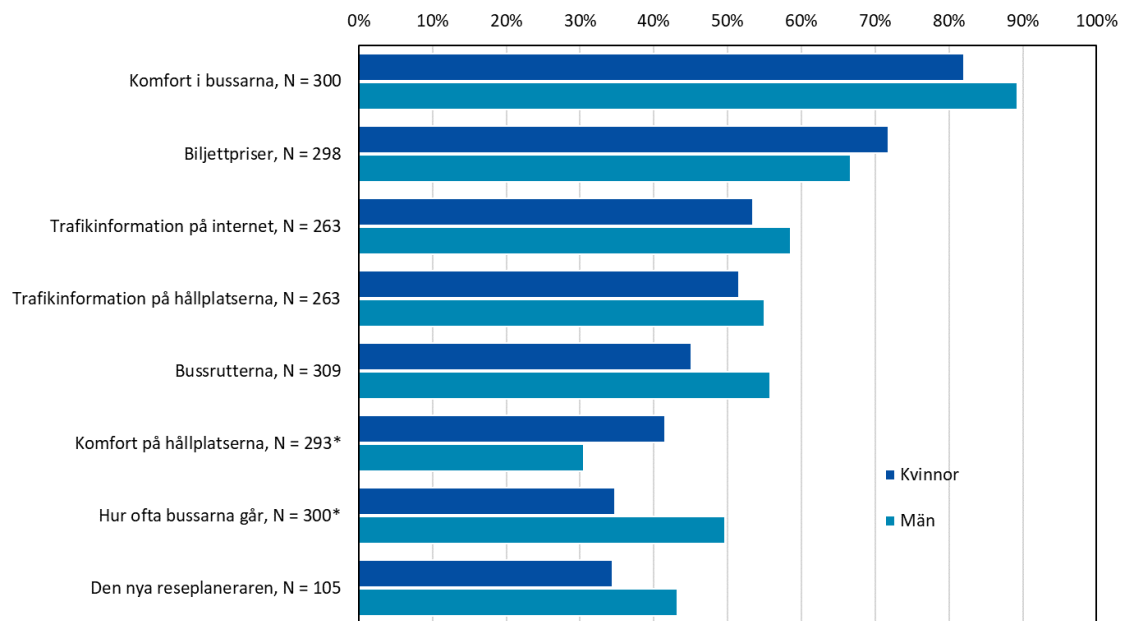


Not: Nöjd = ganska eller mycket nöjd; Missnöjd = ganska eller mycket missnöjd. Regelbundna resenärer 69–73 svar, sällanresenärer 378–392 svar.
Källa: ÅSUB

Signifikanta gruppkillnader fanns bland de svarande som tagit ställning till frågorna.

Nedan rapporterar vi resultaten skilt för de grupper som varit nöjda alternativt missnöjda med delpunkterna i kollektivtrafikens service. De som svarat *kan inte säga* har lämnats utanför analyserna. Genom att skilt analysera gruppen av nöjda och missnöjda kunder får vi en tydligare uppfattning av vilka faktorer som är dominerande i dessa grupper.

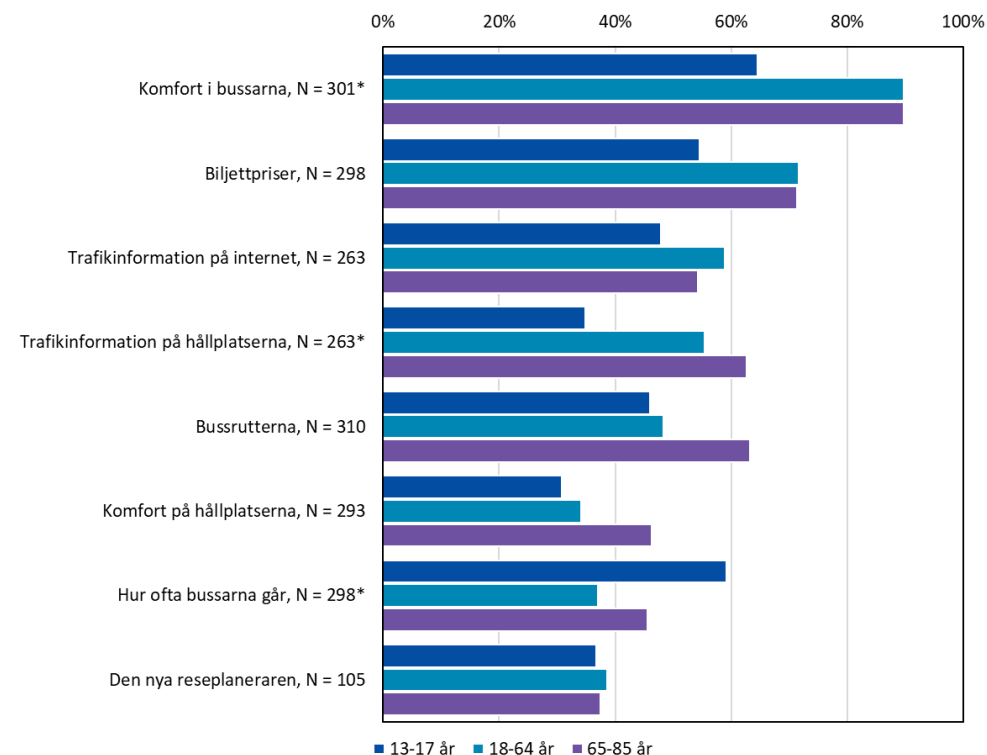
Signifikanta skillnader indikerar att kvinnor är markant mer nöjda med komforten på hållplatserna jämfört med män, medan män är markant mer nöjda med hur ofta bussarna går än kvinnor är (se Figur 23).

Figur 23. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter nöjdhet med serviceformen 2022 och kön

Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna. Observera att de som varit missnöjda eller valt svarsalternativet "kan inte svara" inte ingår i grafen.

Källa: ÅSUB

Signifikanta åldersskillnader (Figur 24) indikerade att minderåriga svarande är markant mer nöjda med hur ofta bussarna går, medan svarande som är i arbetsför ålder är minst nöjda. De yngsta är markant mer sällan nöjda med komforten i bussarna och trafikinformationen på hållplatserna än övriga svarande.

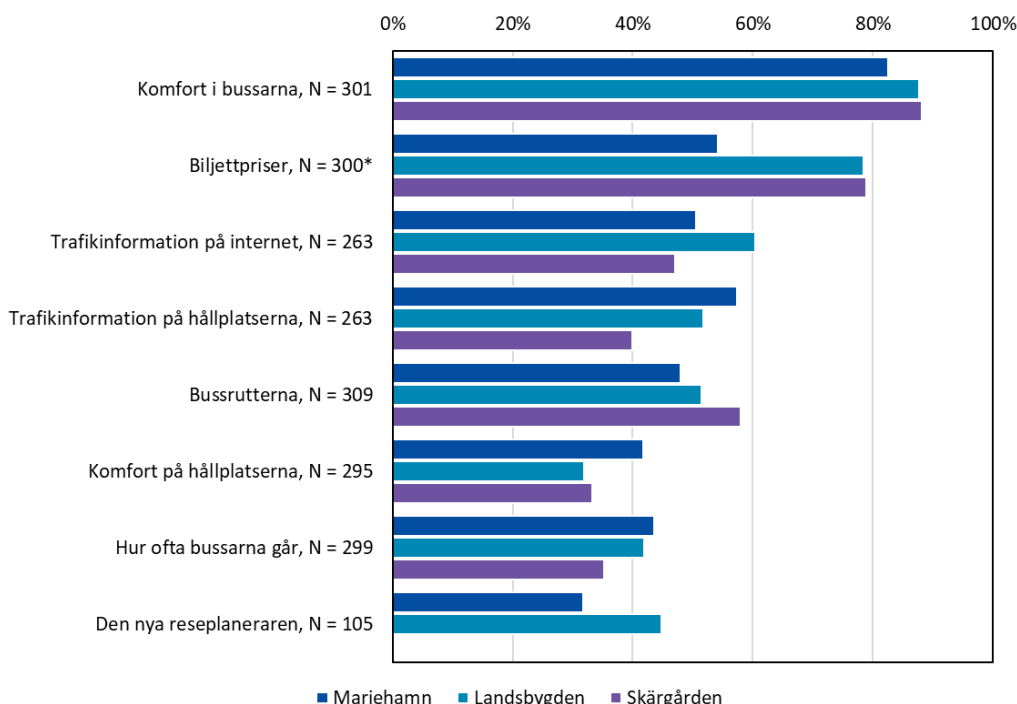
Figur 24. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter serviceformen 2022 och åldern

Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna. Observera att de som varit missnöjda eller valt svarsalternativet "kan inte svara" inte ingår i grafen.

Källa: ÅSUB

Även regionen som den svarande är bosatt i påverkar nöjdheten med kollektivtrafikens service under 2022 (*Figur 25*). Resultaten för biljettpriserna indikerade att de svarande som bor i Mariehamn är markant mer sällan nöjda med biljettpiserna.

Figur 25. Fördelningen (%) av nöjda svarande, efter serviceformen 2022 och regionen

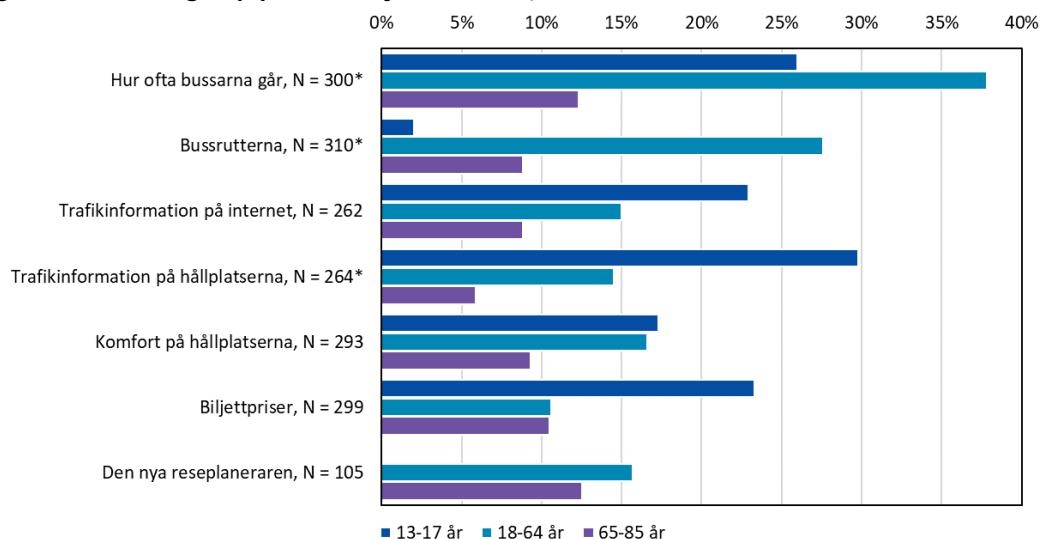


Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna. Observera att de som varit missnöjda eller valt svarsalternativet "kan inte svara" inte ingår i grafen.

Källa: ÅSUB

På liknande sätt analyserades de svarande som varit missnöjda med delpunkterna i kollektivtrafikens service. Signifikanta resultat för dem som varit missnöjda med kollektivtrafiken indikerade att de svarande som är i arbetsför ålder är mest missnöjda med hur ofta bussarna går och med bussrutterna (se *Figur 26*). De yngsta däremot är markant mer missnöjda med trafikinformationen på hållplatserna än övriga svarande.

Figur 26. Fördelningen (%) av missnöjda svarande, efter serviceformen och åldern



Not: Observera att skalan slutar vid 40 procent. *) Statistiskt säkerställd skillnad (korrelation) mellan grupperna. Observera att de som varit nöjda eller valt svarsalternativet "kan inte svara" inte ingår i grafen.

Källa: ÅSUB

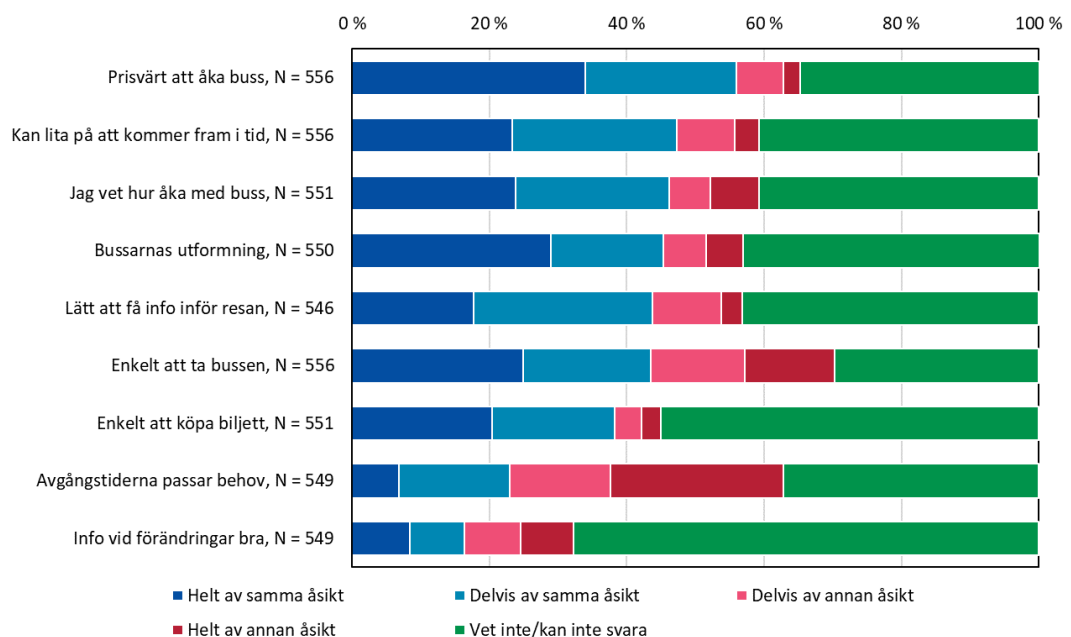
De som är regelbundna resenärer är markant mer missnöjda med trafikinformationen på hållplatserna och biljettpriserna, medan de som åker mer sällan är markant mer missnöjda med hur bussarna går, bussrutterna och med den nya reseplaneraren (www.resa.ax).

För att ytterligare mäta kundnöjdhet ombads de svarande att ta ställning till följande påståenden:

Det är lätt att få information inför resan
Det är enkelt att köpa biljett/kort
Informationen vid förändringar av tidtabeller/förseningar är bra
Jag vet hur jag kan åka med buss för de flesta resor jag gör
Avgångstiderna passar mina behov
Det är enkelt att ta bussen
Det är prisvärt att åka buss
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
Bussarnas utformning motsvarar mina behov

För påståendena presenterades en femgradig skala med svarsalternativen *Helt av samma åsikt*, *Delvis av samma åsikt*, *Delvis av annan åsikt*, *Helt av annan åsikt* och *Vet inte/kan inte svara*. Återigen är gruppen svarande som inte kunnat ta ställning till påståendena relativt stor. Svarsfördelningen presenteras nedan i Figur 26.

Figur 27. Andel (%) svarande efter påståenden om kollektivtrafiken



Källa: ÅSUB

Det påståendet som de flesta svarande åtminstone delvis håller med om är att det är prisvärt att åka buss (56 %).

Något färre än varannan svarande håller delvis eller helt med om att de kan lita på att de kommer fram i tid när de tar bussen (47 %) och att de vet hur de kan åka med buss för de flesta resor de gör (46 %). Något lägre andel håller med om att bussarnas utformning passar ens behov (45 %), att det är enkelt att åka buss (44 %) och att det är lätt att få information inför resan (44 %).

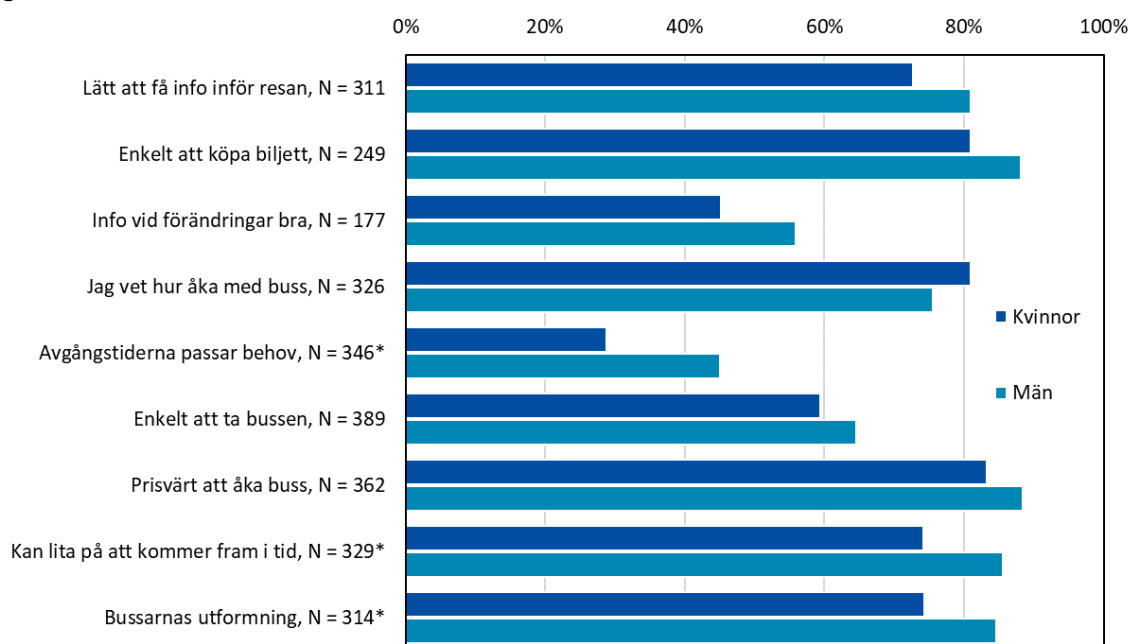
Att det är enkelt att köpa bussbiljett/-kort får åtminstone delvis medhåll av fler än var tredje svarande (38 %).

För vissa påståenden finns en relativt stor andel respondenter som är delvis eller helt av annan åsikt. Att avgångstiderna passar respondentens behov är den kategori där flest är av annan åsikt (40 %). Ett påstående där fler än var fjärde svarande varit av annan åsikt är att det är enkelt att ta buss (27 %).

I det följande rapporterar vi resultaten för de svarande som **tagit ställning till** påstående genom att antingen vara av samma åsikt (delvis eller helt) eller av annan åsikt (delvis eller helt). Det är dock viktigt att komma ihåg att andelen svarande som inte tagit ställning till påståendena är relativt stor och att gruppen som valt svarsalternativen av annan åsikt är relativt liten (se *Figur 27* ovan).

Generellt håller männen något oftare med de listade påståendena om servicen än kvinnorna (se *Figur 28*). Särskilt tydliga skillnader observeras när det gäller påståendena *"Jag kan lita på att jag kommer fram i tid"* och *"Bussarnas utformning motsvarar mina behov"*. Det förstnämnda påståendet håller 86 procent av männen med om och det senare påstående 85 procent av männen. Motsvarande andel för kvinnorna var cirka tre fjärdedelar gällande båda påståendena. Ytterligare en tydlig könsskillnad ser vi beträffande avgångstiderna, där en signifikant lägre andel kvinnor (29 %) än män (45 %) upplever att avgångstiderna passar deras behov.

Figur 28. Andel (%) kvinnor och män som är helt eller delvis av samma åsikt om påståenden gällande kollektivtrafiken



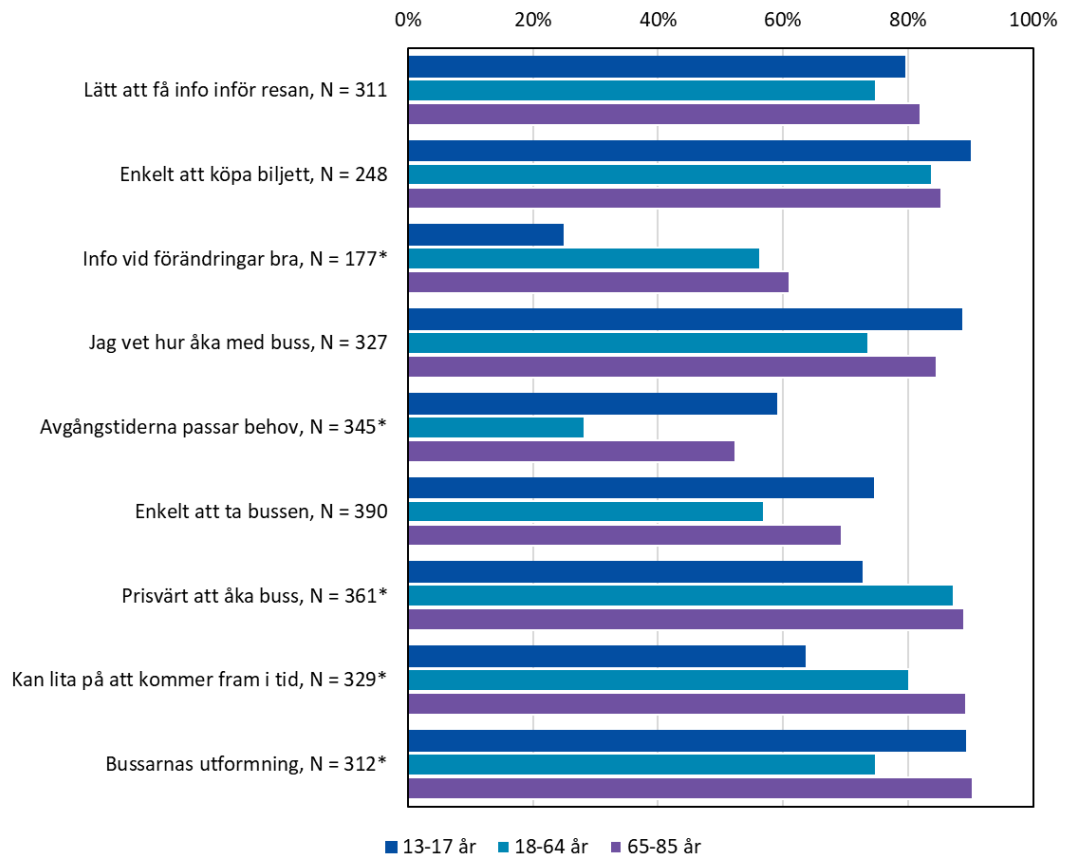
Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan kvinnor och män.

Källa: ÅSUB

Vissa skillnader finns i ställningstagandet mellan åldersgrupperna (se *Figur 29*). De yngsta svarande, 13–17 år, håller i lägre grad än övriga med om påståendena *"Informationen vid förändringar av tidtabeller/förseningar är bra"*, *"Det är prisvärt att åka buss"* och *"Jag kan lita på att jag kommer fram i tid"*.

De svarande som är i arbetsför ålder (18–64 år) är däremot något mer sällan än andra av samma åsikt om att avgångstiderna eller bussarnas utformning passar behoven.

Figur 29. Andel (%) svarande som är helt eller delvis av samma åsikt om påståenden gällande kollektivtrafiken, efter åldersgrupp



Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan åldersgrupperna.

Källa: ÅSUB

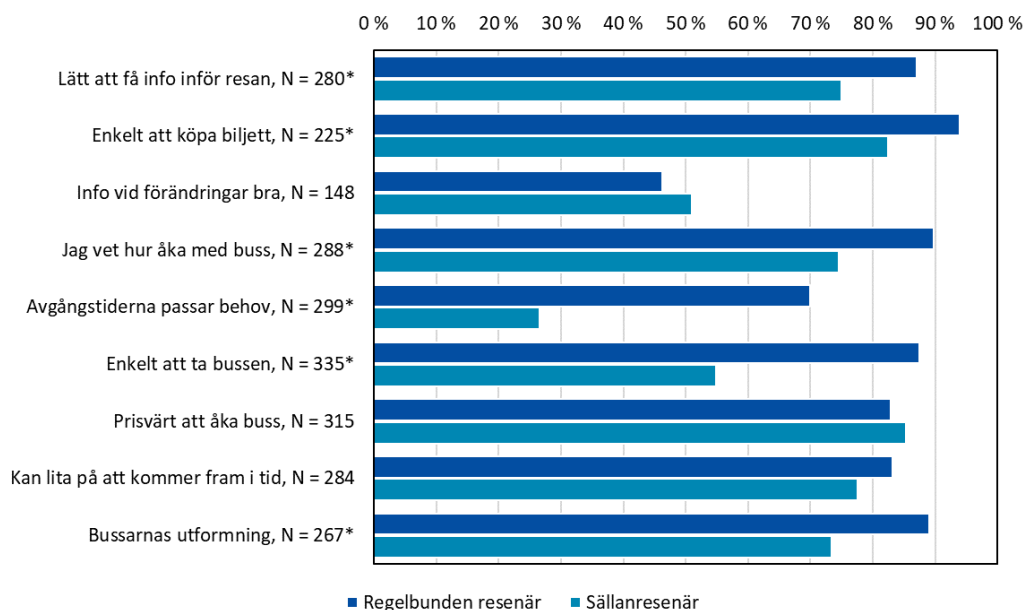
Om vi övergår till att titta på hur resenärer som åker regelbundet respektive sällan tar ställning till påståendena om kollektivtrafiken tyder resultaten på ett flertal skillnader som presenteras i *Figur 30*.

De presenterade påståendena får oftare medhåll av de som tenderar att resa oftare med buss. De största skillnaderna grupperna emellan gäller påståendena "avgångstiderna passar mina behov" och "det är enkelt att ta bussen".

Betydligt färre andelar av de sällanresenärer som tagit ställning till påståendena håller med. Den låga andelen som håller med dessa påståenden bland sällanresenärerna kan i sig vara en förklaring till varför dessa personer inte väljer att nyttja kollektivtrafiken.

Regelbundna resenärer upplever markant oftare än sällanresenärer att det är lätt att få information inför resan, att det är enkelt att köpa biljett/kort, att man vet hur man kan åka buss för de flesta resor man gör och att bussarnas utformning motsvarar behoven.

Figur 30. Andel (%) regelbundna och sällanresenärer som är helt eller delvis av samma åsikt som listade påståenden om kollektivtrafiken

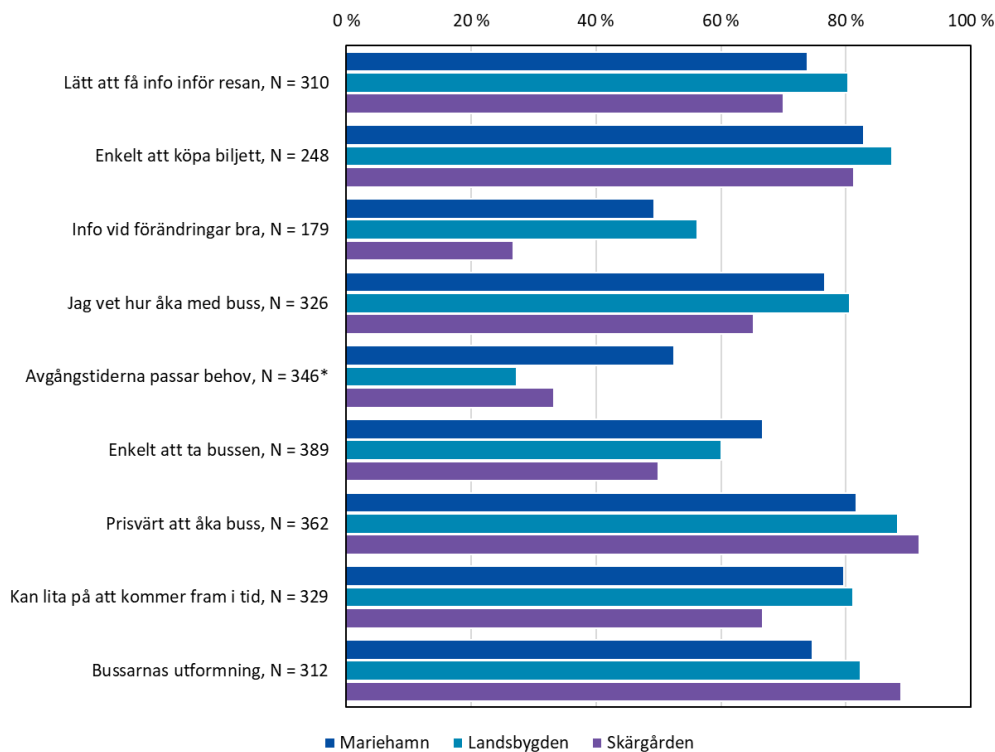


Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna.

Källa: ÅSUB

I *Figur 31* analyseras svaren om kundnöjdhet och service utifrån vilken region personen bor i.

Figur 31. Andel (%) svarande som är av samma åsikt med påståenden om kollektivtrafiken, efter boenderegion



Not: *) Statistiskt säkerställd skillnad mellan grupperna.

Källa: ÅSUB

En viktig kundgrupp för kollektivtrafiken består av resenärer som av olika anledningar har svårt att ta sig fram.

I gruppen ingår personer med funktionsnedsättning men även övriga resenärer med rullator, rullstol, barnvagn och liknande. För den som åker med barnvagn, rullator eller rullstol är bussen avgiftsfri: *"Ledsagare till passagerare med funktionsnedsättning åker avgiftsfritt mot uppvisande av giltigt ledsagarkort. För barnvagn, sittvagn eller rullstol uppbärs ingen avgift²⁵."* På grund av formuleringen kan det bli ottydligt för resenärerna om passageraren i dessa fall får åka gratis eller om den avgiftsfria regeln enbart gäller barnvagnen, sittvagnen eller rullstolen. Rullator nämns inte i sammanhanget. Informationen finns under punkt 20 i PDF-filen *Information till passagerare och information om busskort* och som finns på Ålandstrafikens webbplats som sista dokument efter 19 bussturlistor.

Som framgår ur intervjuerna längre fram är informationen som berör rullator och barnvagn något som passagerare blivit informerade om av chaufförer.

3.6 Öppna svar: "Annan service du vill kommentera?"

Frågan om kundnöjdhet hade också ett öppet svarsalternativ som komplement: *Annan service du vill kommentera?* Över 80 svar som innehöll fritt formulerade kommentarer kom in. Utgångspunkten för kategoriseringen har varit servicepunkterna som lyfts fram i enkätfråga 14, det vill säga hur ofta bussarna går, komforten, biljettpriserna och så vidare. Baserat på svaren har vi lagt till ytterligare några kategorier.

Tabell 4 visar fördelningen av svaren i olika kategorier.

Tabell 4. Kategorisering av fritt formulerade svar på frågan *Annan service du vill kommentera?* (antal kommentarer)

BEFINTLIG TRAFIKINFORMATION	15
KOMFORT	10
TIDTABELL	9
SKÄRGÅRDEN	8
ÖNSKEMÅL OM RUTTER	7
PRIS	6
HÅLLPLATSER	4
SAMORDNING AV TRAFIK	2
ÖVRIGT	21

Not: Observera att tabellen omfattar antalet kommentarer, ej antalet svar eller antalet svarande.

Källa: ÅSUB

Det vanligaste svaret på annan service som respondenterna kommenterade var befintlig trafikinformation som fick 15 kommentarer. Bland svaren finns kommentarer om bristfällig information på internet (6 svar), på hållplatserna (4 svar) eller annat (5 svar).

- *Trafikinformation på hållplatserna: finns ingen. Komfort på hållplatserna: finns ingen skolhållplats.*
- *Det är svårt att hitta bussturlistorna på Ålandstrafikens hemsida.*
- *En app där du kan köpa biljett om det inte redan finns. Även kolla vilka tider och turer den går.*

²⁵ www.alandstrafiken.ax/sites/www.alandstrafiken.ax/files/landsortsparm_info_6.pdf

- Bra reseplanerare. Kände inte till den. Saknar info om betalningssätt.
- Månads- och gångerkort som måste köpas på plats i Mariehamn är ett minus.

Totalt tio kommentarer handlar om komfort som gäller både hållplatserna (6 svar) och bussarna (4 svar).

- Speciellt på morgnarna är det alltid jättefullt i bussen vilket inte är så trevligt
- Buss hållplatserna i hamnarna i Hummelvik och Långnäs är väl så vitt jag vet varken utmärkta eller har det som ni efterfrågar som komfort. Det finns helt enkelt inget som skyddar för vind och regn.
- Insteg för högt i bussarna
- Det måste finnas busskurer (som det finns på landsbygden) även vid hållplatser i stan, som t ex tekniska verken.

Slutligen kommenterade de svarande även tidtabellerna (9 svar), rutterna (7 svar), priserna (6 svar) och samordningen av trafiken (2 svar).

- Jag upplever att det inte går bussar på kvällarna då man ibland behöver dem. Man kanske går ut på middag och vill ta ett glas eller 2.
- Busspriserna är alltför låga. Kostnaderna borde vara i förhållande till resans längd (Minska på subventionerna. Allt kostar).
- Prinsnivån gör det intressant att välja buss.
- Inte prisvärt att åka i tätortstrafiken i Mariehamn, men verkar mycket prisvärt att åka långt inom landsortstrafiken.
- Snälla, fixa busslinje till Möckelö strand.
- Bra att bussen går till Maxinge - barnen åker.
- Omöjligt att åka från Hammarland till exempel till Godby eller Jomala by.
- Små bussar, borde gå kortare, rakare rutt till centrum, sjukhuset, etc.

Personal på bussar och på Ålandstrafiken får beröm, men även kommentarer om att chaufförerna ibland kör för hårt på kurviga vägar samt att de stora bussarna är tomma.

- Ålandstrafikens dam i luckan, mycket bra service! :)
- Busschaufförerna alltid trevliga!
- Komforten i bussarna är bra förutom att de kör alldeles för hårt på de svängiga vägarna, så jag brukar bli åksjuk. Bussarna är för stora för dessa vägar.

Totalt 16 personer har bland annat svarat att de inte åker kollektivt eller att de inte kan svara på frågan.

3.7 Lokaltrafiken i skärgården och skärgårdsbornas svar

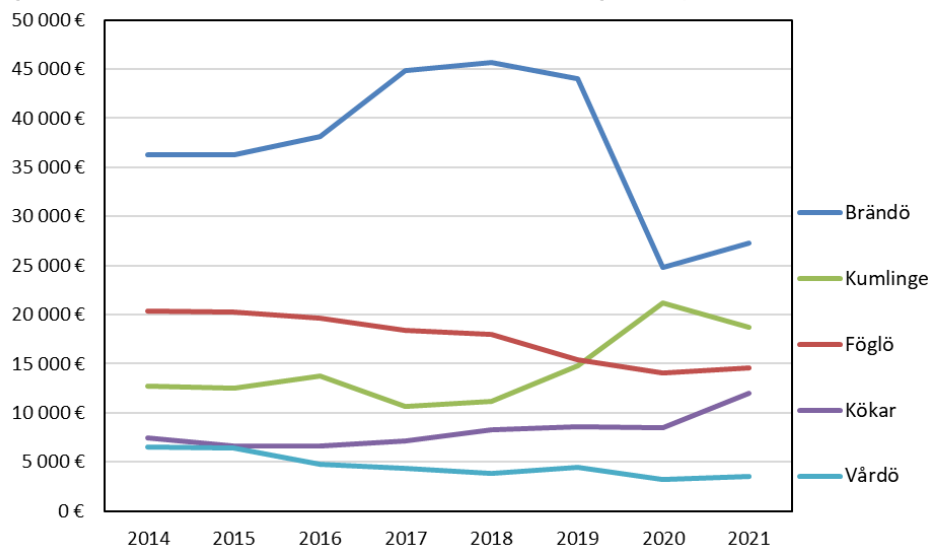
Boende i skärgården har andra villkor som påverkar hur man förflyttar sig än boende i tätort eller på landsbygd. Därför presenteras skärgården i ett eget avsnitt där vi bland annat redogör för hur kollektivtrafiken är förverkligad i skärgården i form av lokaltrafik samt hur skärgårdsbor har svarat på undersökningens öppna frågor.

Flera skärgårdsbor som var med i urvalet skickade tillbaka enkäten utan att ha svarat på frågorna, och några skrev uttryckligen på enkäten att en undersökning om kollektivtrafiken inte berör dem.

Linjetrafik på Åland går längs med huvudvägarna från Mariehamn till landsbygden och omfattar inte skärgården. Lokaltrafik kallas den kollektivtrafik inom en kommun som inte ansluter till linjetrafik. Den kan bedrivas med buss eller taxi. Alla skärgårdskommuner utom Sottunga har lokaltrafik. Ofta är det anslutningstaxibilar som transporterar resenärer till och från skärgårdsfärjorna. Dessa körningar görs enbart på beställning.

I Figur 32 ser vi redovisade kostnader för lokaltrafiken i skärgården per kommun sedan 2014. Av dessa kostnader står Ålands landskapsregering för upp till 80 procent mot redovisning, dock så att den totala bidragssumman högst är 100 000 euro. Av figuren framgår att det under pandemiåret 2020 gjordes märkbart färre turer inom lokaltrafiken på Brändö, medan de ökade på Kumlinge.

Figur 32. Redovisade kostnader för lokaltrafiken i skärgården per kommun 2014–2021



Källa: ÅSUB, Ålands landskapsregering

Åker man till skärgården från fasta Åland kan man använda linjetrafikens bussar, vilka går från Mariehamn till hamnarna på fasta Åland. Till Vårdö samt till Brändö och Kumlinge gäller **Linje 4** (hamn Hummelvik). Men ska man till Kumlinge via Snäckö är det Linje 5 till Långnäs som gäller.

Till Föglö, Sottunga eller Kökar gäller **Linje 5** (hamnarna Svinö och Långnäs).

Grundprincipen är att lokaltrafiken som erbjuds av skärgårdskommunerna ansluter till flertalet färjeanlöp, är avgiftsfri (utom på Kökar, vilket framgår på kommunens webbplats) och skall bokas dagen före. Lokaltrafiken körs mot beställning alla vardagar, i Brändö även på söndag och på Kökar alla dagar²⁶.

Ålandstrafikens färjturlistor omfattar över 40 dokument. Bland Ålandstrafikens bussturlistor finns även dokumenten för kollektivtrafiken i skärgården. Kollektivtrafiken i skärgården presenteras med turlista och kontaktuppgifter, eller endast med grundläggande information om lokaltrafiken med kontaktuppgifter. Att det kan vara svårt att hitta och förstå informationen om turer och lokaltrafiken på öarna framkommer i de fritt formulerade kommentarerna.

²⁶ För närvarande presenteras lokaltrafiken (taxi) på Vårdö enbart i Ålandstrafikens huvudturlista för Linje 4, Mariehamn-Vårdö.

Under sommarsäsongen ökar antalet turister på Åland, vilket även syns i passagerarstatistiken. På Linje 5 utökas till exempel bussturer sommartid från en till fyra lördagsturer och från en till tre söndagsturer.

I Trafikförsörjningsprogrammet 2022-2023 noteras att bussavgångar i anslutning till skärgårdsfärjorna är beroende av färjornas ankomsttider. Förseningar leder oftast till problem för upprätthållandet av tidtabeller. Av informationen i tidtabellerna framgår att bussens turlista ska prioriteras vid förseningar. Om färjan försenas mer än 10 minuter över bussens avgångstid, avgår bussen. Då kan personer som skulle ha tagit bussen få taxiskjuts till busstaxans pris. Detta arrangemang tillämpas för att inte förskjuta bussens tidtabell för mycket.²⁷ Som framkommer av kommentarer längre fram i detta avsnitt är det här förfarandet inte känt av alla.

Av 141 deltagande skärgårdsbor lämnade 97 in fritt formulerade kommentarer till svarsalternativen som fanns i enkäten. Ett flertal har konstaterat att det inte går någon buss där de bor och att de inte åker buss. Totalt 15 svarande påstår behov av bättre samordning av trafiken färja-buss, och åtta skärgårdsbor skriver att de skulle åka buss om det fanns möjlighet. Flera skärgårdsbor noterar också att de skulle åka (mer) med buss, om de flyttade till fasta Åland. Att lokaltrafiken som bedrivs med taxi på öarna är kollektivtrafik verkar inte vara klart för alla.

Flera skärgårdsbor åker buss när bilen är på verkstad eller man inte fått bilplats på färjan. Bland de som svarat att de inte åker buss nämns transportbehovet och otillräckliga turlistor.

- *P.g.a. att man alltid har grejer med sig som inte enkelt kan bäras.*
- *Går busstrafik endast 2 ggr/vecka dit där jag bor. Man måste ringa och beställa.*
- *Det är omöjligt med dessa få avgångar. Man vill ju komma hem också.*
- *Opraktiskt när man skall göra ärenden runtom i Mariehamn/Jomala området. Man vill ju hinna med så många ärenden som möjligt under besöket på fasta Åland.*

På frågan *Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?* fanns svar som att bo någon annanstans, förlora körkortet eller önskemål om bättre kombinationer och turer.

- *Att man inte behövde göra ett detektivarbete för att ta reda på när bussar går, hur man betalar och att de faktiskt gick så det passade ihop med färjor man behövde ta osv. Det jag nu läst på sidor för skärgårdsbor är oftast att det verkar väääldigt krångligt med lokaltrafikens bussar/taxi som ovilliga köra. Folk frågar privat om de kan få skjuts o erbjuder ersättning när de kommer hem med färjor. Det verkar rent bedrägligt krångligt med lokaltrafiken i skärgården, så har inte ens börjat nysta i det där. Tagit bilen. Bott på Åland/skärgården sedan 2015*
- *Kollektivtrafiken där jag bor är ett skämt, jag har absolut ingen koll på vad som är vad i min kommun. Att ta sig från skärgården till Mariehamn känns inte alltid så lätt ifall man ej har egen bil, bara vissa få avgångar har passats ihop med bussarna.*

²⁷ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022-2023, sida 14. Detta arrangemang framgår även under punkterna 25-27 på det finstilla första uppslaget i Ålandstrafikens broschyr över turlistor. På webben finns förfarandet beskrivet på samma uppslag som informationen om avgiftsfri resa med barnvagn och rullstol som tidigare presenterades i avsnitt 3.5.

- *Skulle önska det finns någon app som kunde visa var bussen befinner sig o i vilken riktning. Man kan aldrig vara säker att färjan håller sina tider o bussen har gått.*
- *Att bussen till och från Svinö skulle gå oftare och inte ta så lång tid som vissa turer gör.*

Övriga förbättringsförslag som skärgårdsbor nämnde i de öppna svaren är bland annat kollektivtrafik alla dagar och snabbturer.

- *Det behöver finnas busskombinationer till alla avgångar och ankomster av färjor i skärgårdstrafiken. När färjorna ställer in eller havererar/försenas, så måste busschauffören kunna informera om det i bussen.*
- *Saknar bussturer från stan på kvällen. Ungdomarna kan åka till stan på aktiviteter med buss efter skolan men sedan måste vi ändå köra in och hämta dem. Kanske kunde man använda mindre bussar kvällstid. Förhandsboka?*
- *Om det är gratis åker folk mer.*
- *Skicka gärna en välkommen och info broschyr till nyinflyttade med relevant lokaltrafik info för den ort den flyttat till. Annars kommer det väl bli som för mig. Man tar bilen, särskilt då folk runt en verkar tycka lokaltrafiken är ett enda klödd.*
- *För oss är det viktigt att färjor och bussar är koordinerade. Det skall vara självklart att bussen finns kvar även om färjan är försenad och vice versa. Det är alltid ett stressmoment om det uppstår förseningar. Stressmoment för alla naturligtvis, men i synnerhet för ungdomar och äldre människor.*

På frågan *Annan service du vill kommentera* nämnde skärgårdsborna i den här undersökningen bland annat följande:

- *Reseplaneraren resa.ax är nytt, har varit inne och kollat, ivf är det en stor förbättring. Det var nästan helt omöjligt att hitta rätt förut.*
- *Det är svårt att hitta bussturlistorna på Ålandstrafikens hemsida.*
- *Bristen på busskurer med tak och sittplats i Långnäs*
- *Det är kanske onödigt att fråga en Brändöbo om Ålands kollektivtrafik. Kommunens taxi är ok.*
- *Det kanske fungerar jättebra när man väl listat ut systemen och var man hittar info osv. Men som ny känns det som en rätt stor tröskel att kliva över om man bosatt sig i skärgården.*

Ett konkret förbättringsförslag som nämns i kommentarerna är en busstur med bänk nere vid kajen i Långnäs.

För att komplettera underlaget i den här rapporten med perspektiv som unga skärgårdsbor har på kollektivtrafiken tog vi kontakt med Skärgårdsungdomarnas intresseorganisation SKUNK²⁸. Via SKUNK fick vi sammanställda svar från elevråd i fyra skärgårdskommuner samt kommentarer från deltagare på ett läger med 18 åländska ungdomar i november 2022. Dessa svar och kommentarer presenteras nedan.

Föglö: Då skolan slutar kl. 14.50 hinner eleverna bra med färjan till fasta Åland. Däremot får de vänta 25 minuter på bussen i hamnen i Svinö, då bussen inte är anpassad till färjans ankomst kl. 15.35 utan avgår kl. 16.00. Unga blir då försenade till vissa aktiviteter, vilket är naturligtvis mycket besvärligt. Unga på Föglö önskar även en returbuss till turen kl. 20.25 från Svinö, som passar då de åker hem från sina

²⁸ Ungdomar, skärgårdens framtid, 2018.

aktiviteter. Förutom dåligt anpassade bussturer har det hänt att bussen redan har gått när färjan varit sen till hamnen. Ingen av de intervjuade ungdomarna visste om vad man skulle kunna ta sig till då. Även under färjornas dockning blir det ofta problem för unga som vill ta sig till aktiviteter och liknande på fasta Åland.

Kökar: Även ungdomarna på Kökar lyfte på problemet med sena bussar och sena färjor. Ingen av dem hade kännedom om att man kan kontakta färjepersonalen respektive bussterminalen och få hjälp med taxi om bussen redan hunnit gå eller att be färjan att vänta.

Brändö: Ungdomarna på Brändö åker mer sällan till Mariehamn, men de är medvetna om möjligheten att åka buss/taxi till färjorna. Inte heller dessa unga visste om att man kunde säga till personalen inom de trafikerade linjerna om man ska åka vidare med buss respektive färja.

Kumlinge: Ungdomarna på Kumlinge anser att det borde finnas någon form av buss/beställningstrafik till alla färjeavgångar. Det nuvarande systemet begränsar möjligheten för icke-bilburna till endast några turer. Extra besvärligt är det på helgerna då ungdomarna oftast behöver transporter.

Även övriga kommentarer och reflektioner fanns i materialet:

- *Det är obehagligt när det är fulla människor på bussen.*
- *Turlistorna är för svåra att förstå sig på.*
- *Sista turen till Vårdö från stan är alldeles för tidigt, man hinner inte med sina aktiviteter. Detsamma gäller Föglö.*
- *Skulle vara bra om man kunde följa bussen via "GPS" så man ser var den är när man står och väntar.*

Ytterligare lyfter unga behovet av en väntstuga vid Överö färjfäste på Föglö och påminner om den samåkningsapp, som SKUNK tog fram för några år sedan med hjälp av Åbo Akademi. Systemet byggde på trygghet för de åkande samt online bokning och bekräftelse. Liknande system finns idag runt om i Europa. När appen var klar presenterades den bland annat för dåvarande minister och SKUNK gjorde en ansökan om stöd för att marknadsföra appen. Tyvärr blev appen utan stöd²⁹ men idén med en samåkningsapp som är bra, miljövänlig, billig och smart lever kvar. Även i utredningen om kollektivtrafik år 2014 lyfts tanken om en samåkningsapp för glesbygd.

Sammanfattningsvis kan konstateras att skärgårdsungdomarnas kommentarer tangerar studien som Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik publicerade 2021 gällande smart mobilitet för unga³⁰. I rapporten konstateras att unga på landsbygden är beroende av andra för att få skjuts och skaffar därför så fort man kan körkort och egen bil.

3.8 Samlade förbättringsförslag från enkätundersökningen

Enkätundersökningen avslutades med frågan *Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer? Utgå gärna från de rutter du själv använder/önskar använda.*

²⁹ Appen blev till slut Alandia Car Pool open source app år 2008

³⁰ *Smart Mobilitet för unga? En litteratur- och intervjustudie.* K2 Working Paper 2021:11

Totalt 162 svar och förbättringsförslag kom in och har kategoriserats i *Tabell 5*. Överlägset flest svar gäller förändringar i tidtabell (61 svar), där 21 svar handlar om (fler) kvällsturer och 16 svar (fler) helgturer. Efter önskemål om tidtabell handlar näst största gruppen av önskemål om rutter (30 svar).

Tabell 5. Kategorisering av öppna svar på frågan *Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer?* (antal svar)

FÖRÄNDRINGAR I TIDTABELL (ALLA)	61
ÖNSKEMÅL OM RUTTER	30
SKÄRGÅRDSTRAFIKEN	17
PRIS	13
AVSTÅND TILL HÅLLPLATS:	12
BEFINTLIG TRAFIKINFORMATION	12
KOORDINERING AV TRAFIK	8
KOMFORT	8
ÖVRIGA ÖNSKEMÅL/UTVECKLINGSFÖRSLAG	22

Not: Notering (ALLA) hänvisar till samtliga svar som berör huvudrubriken

Källa: ÅSUB

Förändringarna i tidtabell med fler kvällsturer och helgtrafik är det vanligaste förbättringsförslaget som de svarande har angett i undersökningen. Vid en generell namnsökning i samtliga öppna svar i enkäten nämndes turer inom, till och från Mariehamn/stan/staden över 100 gånger samt Långnäs, Godby, Eckerö och Geta 13–14 gånger var. I svaren blir behovet av fungerande turlistor och rutter på Åland tydligt.

De övriga svaren handlar bland annat om busshållplatser och trafikinformation. I tolv svar önskas närmare busshållplatser och lika många svar handlar om önskemål om utvecklad trafikinformation med digitala lösningar.

- *Gör mer reklam för resa.ax, den är/blir toppen!*
- *Bättre info speciellt om förseningar, eftersom bussen är sen VARJE DAG på vintern.*
- *Trafikinformation på hållplatserna: finns ingen. Svårt att ge förbättringsförslag när Kalmarnäs busshållplatser inte är klara/påbörjade och ej heller gångbanorna. Sen antar jag att man kan se information där om busstiderna.*
- *Barn behöver en tydligare busstidtabell*
- *Fler bussar + en app där man kan kolla när bussarna går. Kolla in UL i Sverige, deras app sku vara bra på Åland.*
- *En app för alla tjänster. Så som det är i övriga städer. Ange i appen var du ska stiga på och var du ska stiga av och välj önskade tider. Betala din biljett via appen.*
- *Digital info vid hållplatsen, men det finns väl risk för att det skulle saboteras*
- *De borde ha ett bättre informationssätt vid eventuella trafikstopp eller ändrade tider.*

Biljettpriserna har fått 13 kommentarer, där en vill höja priset för en hel resa ut till skärgården, några velat sänka, och andra är nöjda

- *Inför pensionärspriser, så kanske flera äldre personer börjar åka buss.*
- *Öka giltigheten för retur i tätortstrafiken från 2 timmar --> 4 timmar, annars ganska värdelöst. 2 tim är för kort tid för att uträtta ärenden eller hälsa på vänner. 5 euro är för mycket t/r för en kort resa inom stan.*

Behovet att koordinera trafiken (8 svar) på olika sätt och komforten (8 svar) har fått några kommentarer, och flera har nämnt önskemålen om mindre bussar.

- *Samordning av busstrafiken och gula färjor i Galtby måste beaktas.*
- *Ibland funkar inte Wifi på bussarna. Då jag åker buss till jobbet behöver jag jobba på bussen och har behov av fungerande Wifi.*

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att de förändringar som gjorts under 2022 uppskattas.

En liten ökning av användare i tätortstrafiken noteras under året. Den enhetliga taxan uppskattas, men upplevs dyr i tätortstrafiken, och reseplaneraren ses som en bra början, fastän majoriteten inte känner till den. Ålandstrafikens behov av digitalisering lyfts av många svarande i enkäten och visar att projektet är efterlängtat.

- *Bättre biljettsystem på bussarna. Gärna mobilanpassat. Möjlighet att köpa och ladda busskort via nätet. Identifiering via betaltjänst eller bankinloggning. Med busskortet/-biljetten i mobilen behövs förhoppningsvis inte fotografier på de personliga korten. Möjlighet att boka bussfrakt och betala den via webben/mobilen. Att kunna prenumerera på "sin buss" med tjänst som meddelar när bussen kommer. Alternativ till de fuktiga turlistorna på hållplatserna.*

Kollektivtrafiken gynnas av att ha en huvudman, men fortfarande återstår ett stort koordinationsarbete, då kommunerna är ansvariga för busskurer och busshållplatser utöver huvudvägar, där flera har kommenterat och önskat förbättringar.

- *Komforten på busshållplatserna miserabel inom Jomala, utmärkt i Mariehamn.*

Några konkreta exempel på kommentarer gällande tätortstrafiken som varit fokusområdet under innevarande år är följande:

- *Trafiken till Möckelö fungerar inte. Det finns bara två hållplatser i Möckelö, en vid Lönnhagsvägen och en i Möckelö strand. Det är för glest. Det borde finnas en busshållplats även vid Mjölkdahlsvägen och Thuregården. I fungerande lokaltrafik ska det inte vara långt mellan busshållplatserna. Tidtabellerna borde vara så att man hinner till staden till jämna timmar eftersom olika aktiviteter ofta börjar jämna tider. Lokaltrafiken borde också gå på morgonen så att gymnasieeleverna och andra som inte har skolskjuts samt arbetspendlare kan komma till staden för att börja skola/jobba kl. 8 och 9. Likadant borde det gå att åka buss hem efter 15 och 16. Det skulle säkert räcka med mindre bussar eller tom stora taxibilar. Det viktiga är frekventa turer.*
- *Östra linjen: arbetar på ÅCS, helger och tidiga morgnar, sena kvällar, då passar inte busstidtabellerna. Skulle tidtabeller gå att man hinner på jobb i tid och hem, skulle bussen vara ok att ta.*
- *Lägg in en rutt på Svibyvägen, Kasbergsgatan också, så kanske fler börjar ta buss även härifrån. Och tidigare avgångstider på morgonen. Med start redan kl 6 åtminstone. Och gör så att turerna går i en åtta från norr till söder så man slipper byte mitt i stan. Besvärligt som de e nu då man bor i norra stan o jobbar i södra och börjar jobba före kl 7 på morgonen.*

De som deltagit i den här undersökningen har varit engagerade och kommit med många förslag. Materialet ger bra underlag till analyser inför framtida planering av kollektivtrafiken på Åland. Uppdragsgivaren ges möjlighet att ta del av samtliga inlämnade, anonymiserade kommentarer.

4. Intervjuerna

För att fördjupa och komplettera de talrika kommentarerna i enkätmaterialet, genomförde ÅSUB under slutet av november fem intervjuer med fokusgrupper som är viktiga för kollektivtrafiken. Dessa grupper var ungdomar under 18 år, äldre, personer med funktionsnedsättning och nyinflyttade.

Förutom intervjuerna gjordes ett studiebesök med bussåkning tillsammans med uppdragsgivaren vilket gav möjlighet att samtala med flera chaufförer och gav många värdefulla insikter.

Sammanlagt intervjuades 14 personer under november 2022, sju kvinnor och sju män. Intervjun bestod av fyra övergripande frågor som diskuterades under fem av intervjuerna:

1. Dina egna erfarenheter av att åka buss under året?
2. Vilken information behövs (för att du skall känna dig säker)?
3. Vilken förbättring skulle göra störst skillnad?
4. Hur får vi fler att använda befintliga turer?

Projektledaren Anton Strandvik intervjuades om Ålandstrafikens digitalisering och utvecklingsarbetet inom verksamheten.

4.1 Intervju 1: personer med nedsatt rörelseförmåga och pensionärer

Den första gruppen bestod av tre personer bosatta inom tätorten, två pensionärer och en sakkunnig vad gäller funktionsnedsättning. En av de intervjuade använder för närvarande rullator. Intervjun genomfördes på ÅSUB.

Två av deltagarna är vana bussåkare. Att rullatorn medför att man får åka gratis är något som inte är känt för alla i gruppen. Även personen med rullatorn blev upplyst av en busschaufför om det. För övrigt upplevs priset för bussbiljetterna som högt när man bor inom tätortsdistriktet och speciellt för pensionärer med lägre inkomst. En deltagare upplever det mer ekonomiskt att ta bilen när hen åker och handlar. Ett tidigare förslag om att förlänga giltighetstiden för biljetten från två till fyra timmar får understöd i gruppen, detta skulle ge mer möjlighet att bland annat handla i lugn och ro.

Den sakkunniga lyfter fram att tydligheten i tidtabellerna är viktig, och att potentiella bussåkare lätt väljer bort något som upplevs krångligt. Till exempel går det tre olika linjer till Godby – vilken skall man välja? Det är viktigt att informera om de fall där det är gratis att åka buss.

- *Och blir jag van att åka med barnvagn, så blir jag så van att jag ger mitt barn 2,50 för att åka in till stan på någonting i stället för att köra själv.*

Gruppen diskuterar också hur det är att åka buss som rullstolsburen. Enligt gruppen kan det fungera inom Mariehamn vid torrt och snöfritt väglag, eftersom det finns en ramp i tätortstrafikens bussar och asfalterade busshållplatser. Men vägen till busshållplatserna behöver också tillgängliggöras och många fall fungerar det praktiskt ändå inte. Då är det färdtjänst som gäller. Gruppen upplever även att det är viktigt att utbilda chaufförer och bjuda in dem till träffar med personer med

funktionsnedsättningar. Detta kan stärka förståelsen för hjälpbehov bland funktionsnedsatta och bidra till bättre bemötande. Samtidigt är gruppens egna erfarenheter av busschaufförerna enbart positiva.

Deltagarna önskar att man återinför lördagstrafiken mellan förslagsvis kl. 10-16 i tätorten.

Ett viktigt styrmedel för att få fler att åka buss vore att sänka bilavdraget i beskattningen, vilket också skulle gynna kommunernas skatteintäkter, anser en av deltagarna. Ett annat sätt kan vara att sprida kunskapen om hur snabbt och smidigt det går att använda tätortstrafiken.

- *Jfr bilfria dagen - att ha ProvaPå-busskort, typ få 10 resor gratis, för dem som kanske är i det här skedet att man är öppen för att pröva det, men tycker det är en för stor kostnad att betala 2,50.*
- *Ja, om man skulle komma i gång med något man aldrig har gjort förut. För många ålänningar är det faktiskt så, att man aldrig har åkt buss, varken på landet eller i stan. Då skulle man få in folk i alla fall.*
- *Och pensionärerna framför allt! Det är ju många som kör bil, men nog måste det ju vara en stor del som sen inte kan eller vill köra bil.*
- *För alla barn och ungdomar är det ju mycket bra. Mina barn lär sig åka buss till skolan och jag känner mig trygg att skicka dem till stan på någon fritidsaktivitet. Jag vet att de klarar av och behärskar det själva och det ger ju både mig och dem en annan frihet. Och jag funderar speciellt här i Kalmarnäs och Solberget – varför utnyttjar inte föräldrarna det här?! Det är ju så himla smidigt.*

4.2 Intervju 2: nyinflyttad vuxenstuderande

Den andra intervjun bestod av en nyinflyttad vuxenstuderande och genomfördes över Teams.

Den intervjuade hade vid tillfället vistats 3,5 månader på Åland och innan det bott i flera olika länder. Hen har använt tätortstrafiken på Åland, men uppfattade inte att det var något att lita på, bland annat för att det saknas helgtrafik och det finns få busskurer som ger verkligt skydd inför vintern. Hens dagliga uppgifter inom IT leder till långa dagar vilket innebär att det inte går buss i båda riktningar som passar. Personen bor i södra Mariehamn och sista bussen från centrum går runt kl. 20. Så det blir oftast att gå åtminstone en väg, drygt sju km.

Personen förundrar sig över att det inte finns någon infrastruktur för självgående fordon, eftersom Mariehamn vore en utmärkt testplats för det. Efter kl. 20 på kvällen, när det är mindre trafik, kunde sådana köra runt i tätorten. Många vägar i tätorten är raka och ett självgående fordon kunde köra långsamt, exempelvis 20 km/h. Det vore en ypperlig möjlighet för ett litet samhälle att testa, och kostnaderna blir låga. Fordonet behöver enligt den intervjuade ha radiosignal så att det vet vart det skall köra och laser för att säkra att ingenting är i vägen framför det.

- *But you have a small island. You have more chance of integrating and improving things. So, your failure is smaller than others, but your success does not necessarily have to be smaller than others, so success can be exported, right?*

Personen diskuterar också gratis buss, vilket hen upplevt i Tallinn. Gratis buss har tidigare funnits i Mariehamn. Eftersom kollektivtrafikens nuvarande försörjningsgrad

är runt 10 procent, bedömer personen den som så låg att man lika bra kan låta kollektivtrafiken vara gratis.

- *Then 10 % is meaningless, just remove it, it's totally meaningless. It would not make any business case, if you have to run a private company and you're making 90 % loss. You would rather make it a public initiative and take 100 %. This is a political call, but very easy call to make. I would say a low hanging fruit. If you are having 90 % loss and underutilization, then you have to think about it, whether if you are thinking about profitability or break even. Close the bus service, and you immediately have break even. But if you're running the service at 90% loss, then probably your goal is something different. Then probably your goal is utilization, and if your goal is utilization then fulfil that goal first.*

Alternativet till att göra det helt offentligfinansierat är enligt personen att skapa familjebiljetter/familjekort som gäller för en familj under ett år. Tanken är ju att få folk att åka, att få folk ombord. Hen åker nu mer eller mindre med tomma bussar.

- *I would just make it free, and I would try on the autonomous side, and I would try to collaborate with others. ... People are really positive here. They want to have a positive outlook. And if you want to make a great impact on humanity, you have to think about more things than just this. Like if you want to retain, for example, the IT talent, et cetera, here after training them, you would want that they are able to do start-ups. And these things only happen when they see things happening around them, too. If they see like OK, someone is trying and you could make it like a pilot, but I would highly suggest that this position of the world is unique. I have at least not seen such uniqueness anywhere else in all the places I have been to.*

Enligt personen gör öppenhet och innovation Åland mer attraktivt för experter. Konkreta exempel gör avtryck. Hen nämner också den app som används i Tallinn för lokaltrafiken med QR-koder på alla busshållplatser, som leder till webbplatsen, där man kan välja språk. Personen testar också reseplaneraren under intervjun och föreslår spontant att det borde vara flaggor som symbol för språk för att spara ett klick. Personen återkommer senare med en halvtimmes videoanalys, vilken förmedlats vidare till Ålandstrafiken och uppdragsgivaren.

- *No good idea to have PDF files.*

För en engelskspråkig fungerar inte reseplaneraren intuitivt (till exempel skrivs siffrorna först i en adress på engelska). Personen föreslår att man kan arrangera ett öppet hackaton för utvecklandet av reseplanerarens dataflöden och design, där man anger vilken programvara som skall användas och låter en jury utse vinnaren.

4.3 Intervju 3: unga med funktionsnedsättning

Den tredje intervjun genomfördes med tre unga vuxna, två män och en kvinna, i sysselsättningsarbete via KST, Kommunernas socialtjänst, och skedde i Jomalaby. Var och en har någon funktionsnedsättning och samtliga åker buss varje dag mellan Mariehamn och Jomala.

De uppfattar att det går bra att åka buss. Det finns gott om utrymme på morgonen. Tyvärr går det bara en tur via Jomalaby, och det medför att de är på plats 40 minuter

innan dagens arbete börjar. Personalen lyfter fram att om det fanns fler turer kunde man ha en större flexibilitet, vilket skulle gynna personer med funktionsnedsättning. Det kan också finnas underlag för fler turer, då det är många verksamheter i Jomalaby runt landsbygdscentret.

Eftermiddagsbussen hem är ofta full, eftersom den kommer från Godby (med skolelever). Då kan de unga tvingas stå, vilket inte känns bra för dem. En av de intervjuade blir lätt åksjuk och vill inte sitta långt bak. De nya turlistorna är svårtolkade, "ibland ett streck, ibland ett V". Också i den här gruppen kände man inte till reseplaneraren, men personalen lovade dock titta på den senare.

En av de åkande berömmar den digitala informationstavlan vid bussplan och kan på så sätt informera de andra som deltar i intervjun om att den finns.

Samtliga tycker det är lätt att betala, men ibland svårt att komma in och ut ur landsortsbussen, som är högre än stadsbussarna. Chaufförerna är generellt hjälpsamma och kan visa omtanke på olika sätt, till exempel genom att reservera sittplats långt fram, och en chaufför får "guldstjärna" för att personen säger "God morgon" och kör försiktigt över farthindren på Gamla Godbyvägen.

4.4 Intervju 4: vuxna inflyttade

I den fjärde intervjun deltog tre vuxna inflyttade, två kvinnor och en man, som studerar svenska inom Medis SFI (Svenska för inflyttade). Intervjun skedde i Medis lokaler i Mariehamn. Samtliga har erfarenhet av att åka buss. En åker dagligen mellan Mariehamn och Godby, en inom stan och en har erfarenhet av Linje 5 till Lemland.

En av de intervjuade berättar att det inledningsvis var svårt att hitta rätt buss till Godby i turlistan, och personen efterlyser en app eller något liknande på webben. (Intervjun avslutas med att www.resa.ax presenterades, och den vinner stort gehör).

- *Om vi fortsätter med information vid hållplatser. Det skulle vara bra om det fanns en elektronisk skylt, som vid Källbo, en i Eckerö, en i Lemland, en här i Mariehamn.*

Det finns en elektronisk skylt rakt utanför vid bussplan i Mariehamn, men skylten syns inte från Torggatan och den syns inte om bussen till Eckerö, Linje 1, är på plats på grund av hur skylten är svängd.

Bild 1. Den elektroniska skylten vid bussplan i Mariehamn (rödmarkerad cirkel)



Foto: Ester Laurell

Personen som åker buss i stan är nöjd. Det är lätt att hitta och chaufförerna är hjälpsamma. Här efterlyses information om hållplatserna i bussen, så att man vet var man skall stiga av. De övriga i gruppen nämner att det finns sådana informationsskärmar i landsortstrafiken, men att de inte alltid är på. De håller med om att det är en viktig hjälp för nyinflyttade.

En efterlyser också en app med notiser eller meddelanden om var bussen är, om den är försenad eller om något har hänt. Till exempel då det kommit snö kan vägarna bli mycket hala med förseningar som följd. På frågan om önskade förbättringar ges följande områden att åtgärda: söndrig busskur i Prästgårdenby i Lemland, svårlästa turlistor på busshållplatserna, fler stora digitala skyltar, kvällstur till Lemland och helgtur från Godby till stan.

De nyinflyttade, som är bosatta på Åland sedan 2–5 år, konstaterar att Åland är mycket bilcentrerat och en glesbebyggd ö.

- *Om du vill att människor ska använda bussen måste det finnas många linjer och många hållplatser, men det är att spendera mycket.*
- *Tyvärr är vi människor så bekväma. Vi vill ha snabba och bra rutten, därför kör vi bil. Det är inte en bra sak för oss människor, inte hälsosamt.*

Det billiga månadskortet får beröm, men inom tätortstrafiken upplevs 2,50 euro som ganska mycket.

- *Jag har bil, men det är bättre för miljön om vi åker 30 i en buss från Godby till stan än att vi åker i 30 bilar. Det är avgas från bara en buss och inte 30 bilar.*

De intervjuade konstaterar att det inte är så trevligt att cykla på Åland:

- *Åland är inte så trevligt att cykla på. Det känns att det finns så många bilar, och mot Lemland det är lite underligt. Och man kan inte cykla till jobbet året om pga Ålands klimat*
- *Och man kan inte cykla direkt till Godby heller. Ingen cykelväg.*

4.5 Intervju 5: skolelever

Den femte intervjun skedde i Godby högstadieskola, där tre av elevrådets medlemmar deltog, två flickor och en pojke. En bor i Godby och har inte busskort och två på norra Åland med busskort.

De intervjuades erfarenheter kring bussåkandet koncentreras runt turerna till och från skolan samt buss till fritidsaktiviteter eller vänner på annan ort, när föräldrar inte skjutsar. För den som bor i Geta tar det dubbelt så lång tid att åka hem från skolan än det skulle ta om man körde direkt, eftersom bussen cirklar på mindre vägar för att släppa av elever. Det gör att personen får en lång dag och kommer hem sent. Tidtabellerna har de intervjuade lärt sig, och de uppskattar när det finns information på busshållplatserna, men det finns också sådana där det saknas. Eleverna kommenterar att det var mycket förstörelse runt Källbo före den digitala tavlan kom.

Ungdomarna diskuterar buss- och fritidskortet och den orättvisa som kan finnas i att de utan skolans busskort måste köpa ett fritidskort, medan skolkortet också fungerar på fritiden. En studerande är inte så förtjust i att åka buss, delvis för att hen tidigare lätt blev åksjuk, men även för att det finns "personer som inte kan bete sig".

- Och det gör mig irriterad. Det är mycket att sätta snus och klistra fast och spotta.
- Ja, det är förstörelse av korgarna, lite av sätena och ja, jag vet inte. Geta-bussen är ju jättefin så länge de inte förstör och sätter skräp överallt.
- Det är Sundsbussen som är värst typ efter skolan.
- Och stadsbussen, den är också lite läskig.
- Det många som inte ens får platser som får stå eller sitter i någons famn. Den åker förbi Chipsen och så, och stannar sen vid en busshållplats. Sen kommer det en minibuss och kör in mot Sund. Men stora bussen kör vidare.
- Den där minibussen, där är problemet också att de där lågstadiebarnen ska åka med de där äldre. Det kan hända mycket. De där yngre känner sig inte så trygga utan 'Nu vågar jag inte röra på mig' och så där.
- Jag har också åkt den, och det är – förlåt, men det är ett helvete. Det är jättejobbigt att åka den.
- Och så finns det brännmärken, att folk har försökt bränna.
- Det är inte säkert nu, när man är så många. Alla bussarna nu är proppfulla.
- Om bussen voltar, eller om man tvärnitar, så flyger man fram och har ingenstans att hålla i sig.
- Det är väl helt okej att åka buss, jag åker ganska ofta på träningar och va med vänner med direkt efter skolan-turerna, det är då det är som värst. Mycket folk. Men typ 4:s buss är det bara jag och några till, det är lugnt och så. Det är mycket nojs i stadsbussen också. Jag brukar ofta åka på träning direkt efter skolan, och det brukar ofta vara ganska fullt och det är mycket skrik. Vissa gånger har bussen tvingats stanna och säga åt dem.

På frågan hur man kunde få fler att åka med befintliga turer fortsätter de att diskutera busskort, men på frågan om föräldrarna åker buss eller skulle kunna tänka sig åka buss finns det inga spontant jakande svar.

- Ja, mina föräldrar har ju bil, så jag tror inte det blir mycket buss för dem.
- Och mina föräldrar jobbar hemifrån. Mamma har använt bussen förut, när hon jobbade i Mariehamn, och vi hade bara en bil.

4.6 Intervju 6: Ålandstrafikens digitalisering

Den sjätte intervjun gjordes med projektledaren för Ålandstrafikens digitalisering, och frågorna berörde utvecklingsarbetet.

Ålandstrafikens digitalisering är ett flerårigt projekt med dedikerade resurser inom Ålands landskapsregering. Personen arbetar halvtid sedan augusti 2022. Projektets mål är att hela kundresan skall kunna ske smidigt digitalt. Prio ett just nu är webbökningen och informationen på hemsidan, det vill säga vilken information som skall presenteras och hur.

Att utveckla de interna processerna ingår i projektet, liksom att ta fram en ny grafisk profil. Utöver webbökningen och hemsidans utveckling ingår att bevaka de infrastrukturella förutsättningarna. Till dessa hör fiberanslutning till hamnarna för digitala tavlor och på sikt digital incheckning i hamnen samt att få fram ett biljetteringssystem som fungerar även offline. Det är ett omfattande projekt med utmaningar.

- Det enklaste är att göra som förra året kring turlistor och budget, men för att få kollektivtrafiken in i framtiden, så borde man nästan börja på ett tomt papper... I

grunden behöver vi också en bredare syn på kollektivtrafiken, att kollektivtrafiken är till vår allas nytta, och den kostar mycket skattepengar. Men det finns ändå en bild hos många ålänningar att den bara ska finnas, utan att man reflekterar över vad det kostar att köra den här färjan, den här bussen, den här turen året om. Det är inte klokt om vi inte ser till att börja nyttja kollektivtrafiken på bredare plan. Här måste vi även jobba med den kulturella delen hos ålänningar och resenärer. Det är bra att börja reflektera.

Projektledaren vill också ta fram statistik för att kunna driva vissa beslut mera baserat på fakta än tyckande och aktivt synliggöra kollektivtrafiken med marknadsföring, när förändringarna är genomförda.

- *När man väl har ny webb, ny webbkning och kommer med ny grafisk profil – då måste det ju synas att nu har vi något nytt, kollektivtrafiken ska locka flera och synas och nå flera målgrupper. Jag skulle vilja revidera alla benämningar inom hela trafiken, både båt och buss. Som när man är utomlands: jag är på busshållplatsen och det är tydligt med röda, blå och gröna linjer. Och så vet jag, att hoppar jag på en röd buss kommer jag fram till min destination. Jag behöver bara få reda på när nästa röda buss går. Och där finns också väldigt tydligt: "Du är här" i form av appar och tavlor. Det där saknar vi lite här, och det är ju ett helhetstänk där vi inte är låsta i kommuner eller tidigare struktur. Jag skulle verkligen vilja börja med ett tomt papper, och så börjar man rita upp en ny helhet på kartan – ska det vara färger, ska det vara siffror, ska det vara väderstreck?*

På frågan vad projektledaren helst vill göra sammanfattar personen det digitala paketet som kommer att förändra trafiken.

- *Jag vill att vi gör ett ordentligt försök med biljetteringssystemet för bussarna inför nästa högsäsong.*

Likaså lyfter han fram att det måste vara enkelt för att få ålänningarna ombord och att hållbarhetstanken måste finnas i botten. Nu upplevs inte kollektivtrafiken som miljövänlig med stora bussar som har få passagerare och många tomma säten. Avslutningsvis konstateras att utbyte för personal och involverade är bra i en förändringsprocess.

- *Att se på aktiviteter och aktörer utanför Åland är viktigt, att vi får upp ögonen och höra lite hur andra gör, att det finns smartare sätt att jobba, det finns bättre system. Och också kanske få en bild av vart är vi på väg, alltså vad händer om 5–10 år, och sånt dyker ju ofta upp i dessa sammanhang. Och det är inte minst viktigt för trivsel på arbetsplatsen och att alla har en bild av vart vi ska.*

4.7 Samlade förbättringsförslag från intervjuerna

Nedan sammanfattar vi i punktform förbättringsförslag som framkommit i intervjuerna med brukare.

Information:

- Tydlig och lättillgänglig information (bland annat om när man har rätt att åka gratis, information om busskortet)

- Lättlästa tidtabeller
- Tydligare information på alla busshållplatser (till exempel QR-koder eller laminerade turlistor, fler stora informationsskyltar)
- Utvecklad reseplanerare
- App för notiser och meddelanden om förseningar och var bussen är

Priser:

- Billigare priser för pensionärer, alternativt utökad giltighetstid för biljetten
- Möjligheter för alla elever
- Gratis pröva på-busskort
- Gratis buss

Turer:

- Lördagstrafik inom tätortstrafiken
- En senare morgontur från Mariehamn till Jomalaby
- Kvällstur till Lemland
- Helgtur från Godby till Mariehamn
- Snabbtur med mindre buss till Geta efter skolan och en annan buss som kör längs med småvägar
- Självkörande fordon i stan på senare kvällar

Annan service:

- Omtanke och bemötande i bussar
- Renovering av den söndriga busskuren i Prästgårdenby i Lemland
- Sittplatser åt alla i skolbussarna
- Likabehandling för barn med föräldrar som bor i olika kommuner
- Åtgärder för trygghet och trivsel i bussarna

5. Kollektivtrafik på Åland - utvecklingsmöjligheter och utmaningar

I det här kapitlet reflekterar vi över resultaten i undersökningen bland annat i förhållande till trafikförsörjningsprogrammen. Kunskap om resenärernas attityder och beteenden är nödvändig för att kunna driva en attraktiv kollektivtrafik som möter olika människors behov. Vi lyfter behovet av information, koordinering, samplanering och långsiktighet.

5.1 Reflektioner från svars- och intervjumaterialet

Undersökningen visar att åtta procent av de svarande åker buss varje vecka, ytterligare sju procent regelbundet (minst en gång i månaden).

Utmaningen för den åländska trafikmyndigheten är att 85 procent av ålänningarna inte använder sig att kollektivtrafiken alls eller endast marginellt (se avsnitt 3.2).

Merparten av resenärerna är nöjda med komforten samt priset, och resultaten visar att de som vant sig åka buss upplever det bekvämt. De främsta orsakerna att åka buss bland regelbundna bussresenärer är att man inte har bil/körkort (däribland den största kundgruppen skolelever), bekvämlighet och miljöskäl. Vissa stökiga eller (över)fulla skolturer kan kännas otrygga eller störande. Unga är mer nöjda med turtätheten än äldre, och mariehamnare är mest missnöjda med biljettpriset, vilket också framkommer i kommentarer och intervjuer. I allmänhet kan vi konstatera att de svarande som är regelbundna resenärer är märkbart mer nöjda med servicen i kollektivtrafiken än de resenärer som sällan använder kollektivtrafiken.

I undersökningen framkommer att majoriteten av de svarande uppfattar att det är mer praktiskt med bil, det tar för länge med buss och att avgångarna inte passar. Ofta hänvisar de svarande till att bilen behövs när man uträttar ärenden, som när man handlar och har flera matkassar med sig hem. Ibland kan det vara boningsort, avståndet till busshållplats eller hälsan som gör det svårt eller omöjligt att utnyttja kollektivtrafiken. Majoriteten har inte heller övervägt möjligheten att åka (mera) buss, bland dem markant fler män.

Undersökningen visar att 58 procent av hushållen har två eller fler bilar, och ytterligare 40 procent har en bil. Endast två procent av hushållen i undersökningen har ingen bil. Det uppfattas bekvämt och självklart att ta bilen. Unga på landsbygden och i skärgården drabbas hårdare av så kallad transportrelaterad utsatthet. De blir beroende av vuxna som kan skjutsa. Den naturliga lösningen blir egen bil så fort som möjligt, vilket befäster bilens position som ett självklart val och norm i det åländska samhället.

Knappt 30 procent av de svarande har funderat på att åka mer buss, varav hälften av dem uppger att de inte har möjlighet till det för tillfället. Flera respondenter anger att de endast åker buss – kan tänka sig åka buss – när de inte kan köra själva, som när bilen är på verkstad eller om de förlorar körkortet.

Bara drygt var tredje svarande i den här undersökningen anser att det är enkelt att köpa bussbiljett/-kort.

Förslagen till förbättrad trafik är många. Hundratals kommentarer tar upp olika önskemål om ruttor, tidtabeller och bättre information samt digitala lösningar.

5.2 Utvärdering av trafikförsörjningsprogrammet

I detta avsnitt analyserar vi det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet utifrån svarsmaterialet. Målsättningarna för det nuvarande programmet är:

Attraktiva resor

- *Mängden passagerare ökar till 500 000 (350 000 år 2019)*
- *Kundnöjdhet 50 %*
- *Allmänhetens nöjdhet 50 %*

Tillgängligt och sammanhållet Åland

- *Alla bussar inom tätortstrafiken är tillgänglighetsanpassade*
- *Alla bytespunkter är tillgänglighetsanpassade*
- *Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser ökar*
- *Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn*
- *Tätortens olika områden förbinds genom en utökad tätortstrafik*

Effektiva resor med låg miljöpåverkan

- *Självfinansieringsgraden är 20 % (10 % år 2019)*
- *Kollektivtrafiken drivs 100 % förnyelsebart³¹*

Målsättningen för **attraktiva resor** omfattar ett passagerarantal på 500 000 personer år 2023. Passagerarantalet hittills under 2022 visar dock en ökning från pandemiåret 2021, medan helt tillförlitliga siffror för övergångsåret 2022 inte kan ges på grund av systembyte. I statistiken per månad under 2022 syns stora fluktuationer i passagerarmängd, vilket delvis kan förklaras av olika vinter- och sommarturlistor.

Åland är en ö med en huvudort och utspritt boende. De absolut flesta arbetsplatserna finns i Mariehamn, Jomala och Finström. Fler än varannan sysselsatt (cirka 6 600 personer) jobbade år 2020 i en annan kommun än sin hemkommun (ytterskärgården ej medräknad). Ser man på det stora antalet arbetspendlare på fasta Åland, där de flesta pendlar till Mariehamn (se *Tabell 1*), finns potential för att betydligt fler bussåkare än vad som nu är fallet.

I kollektivtrafikutredningen 2014 (sida 13) ställdes inledningsvis upp målet att antalet arbetspendlare som åker kollektivt skulle fördubblas under kommande fyraårsperiod³². För att kunna mäta om ett mål uppnåtts eller ej, bör man ha tillförlitlig statistik. Hur många arbetspendlare fanns det 2015, och hur många finns det nu 2022? Med hjälp av pålitlig statistik via betalningssystem kan resenärernas antal följas upp och stämmas av mot målsättningen.

På flera linjer som är och kunde vara betydelsefulla för arbetspendlare finns ingen busstrafik under skolornas sommarlov på tio veckor eller under jullov och sportlov,

³¹ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023.

³² Kollektivtrafikutredning, 2014

vilket självfallet är problematiskt för arbetspendlare och besökare. Snabbturer till Mariehamn är också efterfrågade i svarsmaterialet.

Till **attraktiva resor** hör även målsättningen att nöjdheten bland kunder och allmänhet ska vara minst 50 procent. I avsnitt 3.4 rapporterade vi om kundnöjdheten som är betydligt högre bland regelbundna resenärer än bland sällanresenärer. Kundnöjdheten bland regelbundna resenärer är över 50 procent för samtliga mätpunkter i den här undersökningen förutom komfort på hållplatserna (43 %) och den nya reseplaneraren (16 %). Bland sällanresenärer fick ingen service över 50 procents nöjdhet. En stor andel av sällanresenärerna kunde inte ta ställning till kollektivtrafikens service under 2022, eftersom de inte använt sig av den.

Målet med kundnöjdhet på 50 procent är redan uppnått i stort, medan allmänhetens nöjdhet inte nådde 50 procent.

Målen för ett **tillgängligt och sammanhållet Åland** syftar till att med hjälp av kollektivtrafiken sammanbinda fastländska kommuner med Mariehamn. Detta mål uppnås vardagar under skolarbetet (42 veckor) med bastrafik, medan tio veckors sommartrafik under skolornas lov drabbar pendlare genom färre bussturer.

Bland kommentarerna i den här undersökningen märks en stark önskan om kvällsturer till och från Mariehamn samt helgturer inom tätortstrafiken och till landsortskommunerna. Vissa kommuner nämns oftare än andra, och Mariehamn/stan nämns över 100 gånger.

Genom utökade tätortslinjer som Norra, Södra, Västra och Östra linjen samt Järsölinjen (se bilaga 1) binds staden Mariehamn nu samman med angränsande delar i Jomala och Lemland. Detta mål i trafikförsörjningsprogrammet är uppnått under vardagar. Inom regionen Mariehamn och Jomala pendlade runt 7 000 personer³³ till sitt arbete inom eller mellan de båda kommunerna 2020. Att minska bilåkandet bland dessa genom att satsa på cykelvägar och smidig tätortstrafik är ett bra miljömässigt initiativ. Att förlänga bussbiljettens giltighetstid från två till fyra timmar, som nämnts bland förbättringsförslagen, skulle sannolikt också bidra till mer flitig användning av tätortstrafiken.

Målsättningarna som berör konkret **tillgänglighetsanpassning** handlar om att alla bussar inom tätortstrafiken, alla bytespunkter och ett ökat antal hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade. Bussarna i tätortstrafiken är låggolvsbussar, vilket underlättar för många. Begreppet "tillgänglighet" är dock komplext och innehåller både fysiska och andra aspekter. Faktorer som hindrar människor att använda kollektivtrafiken kan vara ekonomiska (höga biljettpriser, billigare boende i periferin utan kollektivtrafik som leder till höga transportkostnader), fysiska (otrygghet i kollektivtrafiken), organisatoriska (brister i turtäthet, punktlighet, pålitlighet) och tidsmässiga (låg tillgänglighet till kollektivtrafiken leder till mindre tid över till arbete och fritid)³⁴.

Kollektivtrafiken behöver planeras för att se till att behoven uppfylls hos utsatta grupper (till exempel låginkomsttagare, människor utan tillgång till bil, äldre, funktionsnedsatta och unga). Social tillgänglighet kan beaktas bäst då man i planeringen ser till att inkludera olika passagerargrupper. Forskning om tillgänglighet visar att äldres behov och behoven hos personer med funktionsnedsättning kan se

³³ ÅSUB Databas arbetsmarknad, se även *Tabell 1*.

³⁴ Larsson & Karlsson, 2018.

olika ut. Bland rullstolsburna är det framför allt av- och påstigning i kollektivtrafiken som är stressande medan gruppen över 65 år värderar sittplats högt.³⁵

I den här undersökningen utvärderar vi inte på ett systematiskt sätt tillgängligheten i kollektivtrafiken på Åland utifrån trafikförsörjningsprogrammet, men i vårt svarsmaterial framkommer många konkreta förslag. Det handlar om förslag till förbättringar på hållplatser, önskemål om tak och bänkar samt tydlig och synlig hållplatsinformation. Ett konkret förslag är QR-koder på alla informationstavlor samt påslagna och fungerande digitala informationsskärmar i bussarna. Mer lättillgänglig information om vad som gäller för priser och liknande behövs för personer med andra modersmål än svenska. Likaså bör information om när man har rätt att åka gratis synliggöras och spridas bättre. Att få hjälp, positiv särbehandling och medmänskligt bemötande gör personer med funktionsnedsättning trygga och underlättar deras resa.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de bytespunkter som nämns i målsättningarna pågår. Bild 2 visar en av de viktigaste busshållplatserna inom tätortstrafiken, bytespunkten på Nygatan i Mariehamn, som enligt trafikförsörjningsprogrammet är markerad som tillgänglig

Bild 2. Bytespunkten för tätortstrafiken på Nygatan i Mariehamn



Foto: Ester Laurell

För en person med rullstol, rullator eller nedsatt syn är busshållplatsen dock svår att nå och röra sig till. En av våra intervjuade påtalade detta och föreslog att busskurens halva baksida skulle "öppnas" eller tas bort för att undvika att en passagerare med rörelsenedsättning riskerar att snubbla på trädets rötter eller en ojämn trottoarkant. Denna centrala bytespunkt saknar även en stor digital informationsskylt som skulle underlätta för passagerare och besökare att följa med aktuell trafik.

Vill man öka antalet passagerare är enkelhet i funktion och tydlighet i information grundläggande förutsättningar.

³⁵ Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv, 2016 (s. 19–20).

I målet om **effektiva resor med låg miljöpåverkan** ingår att självfinansieringsgraden i kollektivtrafiken når 20 % (10 % år 2019). Andelen invånare på Åland som mer eller mindre dagligen åker kollektivt är ungefär lika stor som på Gotland, fyra-fem procent på vardera ö. På Gotland är finansieringsgraden 23 procent – lägst i Sverige, men betydligt högre än på Åland. Detta vore värt en noggrannare analys och jämförelse.

Kollektivtrafikens omfattning är ett politiskt beslut och bekostas i olika hög grad av skattemedel. Med lågt antal resenärer blir kostnaden per resenär hög. Låg användning leder till en låg självfinansieringsgrad och låg miljönytta. Det innebär att skattebetalarna står för en stor del av den service och sammanhållning som kollektivtrafiken möjliggör, utan att använda sig av den själva.

I en kommentar lyfts Åland fram som *"ett glest befolkat samhälle med spridd bosättning"*, vilket *"innebär att beläggningen blir låg, samt att samhället måste gå in och subventionera kollektivtrafiken då det inte längre finns förutsättningar för privata bolag att bedriva en lönsam trafik."*

Ett sätt att förhålla sig till den låga självfinansieringsgraden är att göra trafiken helt avgiftsfri. En av de intervjuade formulerade sin åsikt så här: *"Är det ett affärsföretag och det är 90 % till break-even så är det ju bara att lägga ner. Är det något annat man vill, som ökad nyttjandegrad av det man ändå erbjuder, så är det väl att göra det gratis och få upp passagerarantalet."* (ÅSUBs översättning).

Ett annat sätt är att analysera kostnader och intäkter mer systematiskt. I kollektivtrafikutredningen från 2014 föreslog man att landskapsregeringen borde se över systemet med skolkort och ersättningar för skoltransporter som sker på ett mycket schablonmässigt och brokigt sätt. Huruvida detta åtgärdats för att sänka kostnader har vi inte utrett. Att noggrant se över varje linjes statistik, tur för tur, månad för månad, och analysera rutterna i detalj, ger faktaunderlag för hållbara beslut. Ett ökat passagerarunderlag gynnar såväl kostnadstäckningen som miljöeffekterna.

Ett alternativ i en sådan situation är att gå över till anropsstyrd kollektivtrafik som för samma ekonomiska insats kan öka smidighet och kundvänlighet för ålänningar som vill och behöver skjuts. Det ger möjlighet till attraktiva, tillgängliga och prisvärda resor för fler.

Slutligen kan Åland också vara en plats för att öka tillgängligheten och turtätheten genom att komplettera bussarna med självkörande fordon i tätortstrafiken. Ålands litenhet är en fördel för utvecklings- och testarbete, och framgången kunde exporteras. Åland kan vinna på att vara innovativt för att bevara sin attraktivitet för extern arbetskraft, enligt en av våra intervjuade.

EU-direktivet 2019/1161 ändrar det tidigare direktivet 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon och inför minimimål för upphandling av rena fordon på medlemsstatsnivå med två referensperioder 2025 och 2030. Målsättningen som nämns i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafiken drivs 100 procentigt förnyelsebart. Detta förutsätter att direktivet beaktas vid upphandling, anskaffning av fordon, etablering av laddningsinfrastruktur och ny lagstiftning. För att förverkliga en hållbar kollektivtrafik behövs åtgärder på många fronter: drivmedel, bussarnas utformning, antal linjer, önskemålen om snabblinjer, mindre bussar, mer flexibelt och anropsstyrt kollektivtrafiksystem, med mera.

5.3 Koordinering, samplanering och långsiktighet som mål

Kollektivtrafiken gynnas av att ha en huvudman, men fortfarande återstår ett stort koordinationsarbete, då kommunerna är ansvariga för busskurer och busshållplatser utöver längs med huvudvägar. Många önskemål om förbättringar faller inom kommunernas ansvarsområde.

I kollektivutredningen från 2014 (s 13) står följande: *"Landskapets och kommunernas fysiska planering måste samordnas när det gäller regional kollektivtrafikplanering i fråga om markanvändning och infrastrukturplanering. Det är skäligt att bebyggelsen planeras efter kollektivtrafikens behov och förutsättningar redan från början. Utformningen av gatu- och vägnätet är helt avgörande för vilken turtäthet och framkomlighet kollektivtrafiken kan få."*

Ett framgångsrikt utvecklingsarbete förutsätter gemensamma insatser av landskapets och kommunernas personal och planerare. Att tillsammans konkret åka buss är en snabb och effektiv metod för samsyn. Att där och då kunna dokumentera, samtala med chaufförer och passagerare ger en gemensam grundsyn på vad ett sammanhållet Åland kan vara och innebär.

I och med den nya tätortstrafiken kan man konstatera att flera nya bostadsområden inom tätortstrafikens område inte har beaktat planering för kollektivtrafiken tillräckligt väl. Det är svårare att korrigera i efterhand. Smidiga rutter, tillräckligt utrymme för bussar, busskurer och hållplatser, direkta gång- och cykelvägar till busshållplatsen underlättar för användandet. Att så tidigt som möjligt få smidig kollektivtrafik till nya bostadsområden är viktigt för invånarna. De barn som lär sig åka buss till skolan har lättare att fortsätta åka buss som unga, om tidtabellerna motsvarar behoven. Här finns utrymme för bättre och tidigare samordning och styrning.

I det nya Trafikförsörjningsprogrammet som varit ute på remiss under hösten 2022 är följande punkter listade som mål för kollektivtrafiken under programperioden 2023–2026³⁶:

1. Landsortstrafiken får ett nytt upplägg som bättre möter den åländska befolkningens behov.
2. Kollektivtrafiken möter bättre turismens behov under högsäsongen.
3. Ett samhällsnätverk skapas för att öka nyttjandet av kollektivtrafiken.
4. Utredda förnyelsebara alternativ av drivmedel för landsortstrafiken.
5. För att bidra till uppsatta klimatmål behöver marknadsandelen för kollektivtrafiken öka.
6. Kollektivtrafik har etablerat sig som en självklar valmöjlighet när avstånden är för långa för att gå eller cykla.
7. Både nya och vana resenärer upplever det enkelt att få tillgång till information som avgångar, restider, bytesmöjligheter och trafikförändringar.

Kollektivtrafiken kan inte tillfredsställa allas resbehov. Kollektivtrafik är inte optimal för den som vill resa en annan tidpunkt på dagen än det stora flertalet.

³⁶ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026.

Kollektivtrafiken på Åland är i dagsläget inte heller anpassad för den som har skiftesarbete.

I programmet konstateras också att nuvarande servicenivån inom landsortstrafiken möjliggör skoltrafik och pendlartrafik under vardagar. Avgångar andra tider på dygnet och under helger har inte varit prioriterade, förutom trafik till och från fartygsavgångar, men avsikten är att se över situationen under programperioden.

Många kommentarer och åsikter om detta finns bland de öppna svaren i den här undersökningen. På frågan vad som skulle få en person att åka mer buss var både utökad kvällstrafik och helgtrafik populära svar. Här ligger målsättningen i det kommande trafikförsörjningsprogrammet väl i tiden – att binda ihop landsbygden med Mariehamn.

5.4 Kunskap och utveckling efterfrågas

Det som framträder tydligt i undersökningen är att det finns ett stort kunskapsgap och ett informationsunderskott på Åland gällande vad kollektivtrafiken omfattar och vad som erbjuds till vilket pris. Många svarande vet inte om eller har inte noterat de förändringar som skett under de senaste åren. Bara 15 procent åker buss minst någon gång i månaden, och intervjumaterialet i den här undersökningen visar att inte heller här känner passagerare alltid till vad som erbjuds. Att allmänheten får kunskap om vad kollektivtrafiken möjliggör är därför av stor betydelse för att åstadkomma en förändring på Åland, först i medvetenhet och förhållningssätt, sedan förhoppningsvis i nya resvanor.

Forskning visar att både morötter och piskor behövs för att få en beteendeförändring till stånd. Med piskor avses situationer eller åtgärder där bilresandet upplevs mindre attraktivt medan kollektivtrafiken möter resenärers behov tillräckligt väl.³⁷ I rapporten *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel* presenteras sådana styrmedel i tre kategorier³⁸:

- Ekonomiska (t.ex. skatter, avgifter, bidrag).
- Administrativa (t.ex. planering, reglering, lagstiftning)
- Informativa (t.ex. kunskapsspridning, marknadsföring)

Politiska åtgärder som parkeringsavgifter och trängselavgifter för personbilar, snabbfiler och/eller företräde för bussarna påverkar biltrafiken. En av våra intervjuade anser att ett viktigt styrmedel vore att sänka bilavdraget i beskattningen, vilket också skulle gynna kommunernas skatteintäkter och få fler att lämna bilen.

När det gäller morötterna visar studier att följande faktorer verkar ha störst betydelse för nuvarande och potentiella resenärer:

- Avgångstider (turtäthet)
- Restid
- Pålitlighet
- Enkelhet
- Kunskap

³⁷Holmberg, Bengt (2013) *Ökad andel kollektivtrafik – hur?*

³⁸ *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*, K2 RESEARCH 2015:2

- Pris

Samtliga dessa faktorer märks också i de åländska svaren. Vad som är viktigast varierar mellan olika resenärer över tid och i olika situationer.

I en svensk undersökning konstaterades att budskapet om att spara pengar genom att åka buss var effektivare än att värna om miljön som orsak till beteendeförändring.³⁹ Det var bättre att fokusera på den individuella nyttan som att det är kostnadsbesparande, bekvämt, att man kan läsa eller arbeta under resan. Att kollektivresenärer dessutom rör sig mer i vardagen kan marknadsföras som en individuell hälsobonus.

En utmaning för kollektivtrafiken på Åland är kundvänlig grundinformation om hur kollektivtrafiken fungerar. Att snabbt genomföra Ålandstrafikens digitaliseringsresa och effektivt nå ut är avgörande för att öka passagerarantalet på kort sikt.

Informationen ska vara tillgänglig både fysiskt och digitalt, med enkla faktarutor för pris, för hur man tar sig till olika platser på Åland, till exempel alla kvällsturer på en plats, alla lördagsturer, i stället för att strikt hålla sig till en tidigare indelning som inte längre fungerar så bra i en förändrad värld. Att reseplaneraren Resa.ax finns behöver marknadsföras i olika kanaler. Innehållet behöver kontinuerligt kompletteras med aktuella platser och funktioner i det åländska samhället såsom olika myndigheter, både förkortningar och utskrivna, utöver direkta adressangivelser. Att använda referenspersoner som unga, äldre eller nyinflyttade som stöd i detta utvecklingsarbete gynnar alla. Det är även önskvärt att reseplaneraren snarast finns som en app för att enkelt kunna köpa biljett, få information i realtid och kunna planera hela sin resa. Att kunna följa var bussen är minskar väntetiden och oron på busshållplatsen.

Forskning som Nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik i Sverige, K2, utfört visar att framgångsrika appar behöver baseras på användarvänlighet, information, feedback samt tilltalande och förtroendeingivande design⁴⁰. Apparna behöver anpassas till användarnas behov snarare än till en standardiserad design. Förslaget som kom i en intervju att utveckla reseplaneraren med hjälp av en öppen hackaton-tävling är värt att beakta.

Det dagliga resandet är hårt styrt av vanans makt. De flesta funderar inte varje arbetsdag på hur de ska resa. Därför kan det vara framgångsrikt att informera när människor byter bostad eller arbetsplats. Då är man mer öppen för att göra förändringar i resvanorna. Marknadsföring som riktar sig till speciella grupper, direktmarknadsföring, har visat sig ha god effekt⁴¹. Olika långsiktiga kampanjer som bidrar till beteendeförändring har genomförts i kollektivtrafiken på olika håll⁴². Även effekterna av sådana kampanjer på bussåkandet borde evalueras. Ett förändrat beteende och nytt förhållningssätt är förutsättningar för ökat passagerarantal. Att tänka sig att åka buss 1–2 gånger i veckan de gånger man inte skall handla mycket, kunde vara en början. Återkommande mediakampanjer, annonser och artiklar, reklam på strategiska ställen samt flera stora digitala skärmar på synliga platser där folk rör sig ökar medvetenheten hos befolkningen. Ett återkommande budskap som "Ta bussen

³⁹ Vardagsvinster fick fler att ta bussen, 2017.

⁴⁰ Ny kunskap om kollektivtrafik, 2018.

⁴¹ Holmberg, Bengt (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur?

⁴² Förslag som nämns är bland annat ProvaPå-perioder, gratiskort, satsningar på olika bostadsområden, samarbete med större arbetsgivare, månadens passagerare, reklam för hela kollektivtrafiken på busskurer och centrala platser. Även hälsoeffekter och miljövänlighet i valet av kollektivtrafiken kunde lyftas på ett synligt sätt.

du också – billigt och bekvämt” sammanfattar regelbundna resenärers erfarenhet och resultatet i denna undersökning, samtidigt som det visar på alternativet.

En av våra intervjupersoner konstaterade: *”Ja, om man skulle komma i gång med något man aldrig har gjort förut. För många ålänningar är det faktiskt så, att man aldrig har åkt buss, varken på landet eller i stan.”*

Kollektivtrafik är ett energieffektivt samt miljö- och klimatomässigt bra resealternativ under förutsättning att gott kapacitetsutnyttjande uppnås.

Kollektivtrafikutredningen från 2014 poängterar följande:

”Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten. Dessutom ska kollektivtrafiken präglas av gott bemötande och lättillgänglig resenärsinformation. En hög tillförlitlighet är beroende av att bussen går i utlovad tid. Försenade bussar eller bussar som inte dyker upp sänker tillförlitligheten för kollektivtrafiken. Turtätheten är en avgörande faktor för kollektivtrafikens attraktivitet.”⁴³

En ökad användning av kollektivtrafik för arbetsresor förutsätter att bussturerna och -linjerna möter arbetstagarnas behov och att arbetstagarna är beredda att ändra sina vanor och åka mer med buss.

Sammanfattningsvis kan vi slå fast att under 2022 har en liten ökning av användare i tätortstrafiken konstaterats, den enhetliga taxan på Åland uppskattats (men upplevts som dyr inom tätortstrafiken) och reseplaneraren har tagits emot som ett bra bidrag till digitaliseringen (majoriteten av de svarande känner dock inte till den). Ålandstrafikens behov av digitalisering lyfts av många svarande i enkäten och intervjuerna, vilket visar att projektet är efterlängt.

Kunskap om resenärernas attityder och beteenden är nödvändig för att kunna driva en attraktiv kollektivtrafik som möter olika människors behov. Förhoppningsvis underlättar resultatet och materialet från denna undersökning Ålands landskapsregerings fortsatta arbete med utveckling och prioriteringar inom kollektivtrafiken.

Vi tackar alla som deltagit med värdefulla svar och kommentarer i den här undersökningen. Avslutningsvis en kommentar ur materialet:

- Tack för att ni vill förbättra! ❤️🙏😊

⁴³ Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023, sida 25.

Referenser

EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007, Artikel 2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32007R1370>

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och dess fakultativa protokoll,

www.ykliitto.fi/sites/ykliitto.fi/files/vammaisten_oikeudet_2016_sv_net.pdf

Holmberg, Bengt (2013) *Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning*, Bulletin 286, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle

www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/okad_andel_kollektivtrafik.pdf

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään, 2021. Taloustutkimus.

https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.traficom.fi%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fmedia%2Ffile%2FKansalaistenTyytyvaisyys_Liikenne_taulukot_20220113%2520asiakkaalle.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK

Undersökningen omfattade inte Åland.

Kollektivtrafikbarometern 2021, Svensk Kollektivtrafik

<https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>

Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv (2016), K2, Litteraturöversikt 2016:17

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kollektivtrafikens_roll_i_resenarens_var dagsliv_2016-17 .pdf

Kollektivutredningen 2014, Ålands landskapsregering

Larsson, E. & Karlsson, O. (2018). *Tillgänglighet och kollektivtrafik. Ett verktyg för social rättvisa?* Kandidatuppsats. Malmö universitet. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1481838/FULLTEXT01.pdf>

Nordic Statistics Database, <https://www.nordicstatistics.org>. Materialet sammanställt av ÅSUB

Ny kunskap om kollektivtrafik (2018), Forskning genomförd vid K2 till och med sommaren 2018, K2 Outreach 2018:4, Nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik i Sverige,

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2018_4.pdf

Nätverket Bärkraft, *Kampanj 2022, Hållbara färdstätt till och från jobbet*

<https://www.barkraft.ax/natverket/natverksgruppen-hallbara-storforetag-pa-aland/kampanj-2022>

Nätverket Bärkraft, *Mål 6. Kraftigt minskad klimatpåverkan*

<https://www.barkraft.ax/mal-2030/mal-6>

Smart Mobilitet för unga? (2021) En litteratur- och intervjustudie. K2 Working Paper 2021:11

www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_11.pdf

SYKE (Finlands miljöcentral). Statistik om VHG-utsläpp i kommuner och regioner. paastot.hiilineutraalisuomi.fi/ [14.12.2022]

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022–2023, Ålands landskapsregering ÅLR 2020/1769

Ungdomar – skärgårdens framtid, (2018). SKUNK utredning

www.skunk.ax/uploads/7/6/3/0/76308315/ungdomars_liv_i_ska%CC%88rgra%CC%8Aden.pdf

Vardagsvinster fick fler att ta bussen (2017), Beteendelabbet, Case: Linköping <https://beteendelabbet.se/cases/linkopings-kommun/>

Ålands landskapsregering Nyheter (17.1.2022) *Nytt klimatmål: Åland ska vara klimatneutralt senast år 2035 - växthusgasutsläppen ska minska med 80 % till år 2030* <https://www.regeringen.ax/nyheter/nytt-klimatmal-aland-ska-vara-klimatneutralt-senast-ar-2035-vaxthusgasutslappen-ska-minska-80-ar>

Ålandstrafikens webbplats www.alandstrafiken.ax/sv/nyheter/tyck-till-om-de-digitala-tjansterna-buss-och-farja.

ÅSUB Rapport 2012:8 *Medborgarundersökning Mariehamn 2012*

ÅSUB Rapport 2015:6 *Medborgarundersökning Mariehamn hösten 2015*

ÅSUB Rapport 2016:4 *Kollektivtrafik i Mariehamn våren 2016*

ÅSUB Rapport 2019:9 *Medborgarundersökning: Mariehamn - hösten 2019*

ÅSUB Rapport 2022:4 *Ålänningar och miljö*

Bilaga 1. Enkät och följebrev



Enkätnummer: «ID»

Brevnr	Sidnr
66	1 (3)
Datum	Dnr
05.09.2022	ÅSUB 2022/59

Hej!

Du är en av de cirka 1 400 ålänningar som har blivit slumpmässigt utvalda att svara på frågor om kollektivtrafiken på Åland. I medföljande enkät får du möjligheten att ge synpunkter på kollektivtrafikens servicenivå och -kvalitet samt framföra önskemål och förbättringsförslag. Det är av stor vikt att du svarar även om du inte aktivt använder kollektivtrafiken eller av annan orsak upplever att frågorna inte berör dig. Uppdragsgivare för studien är Ålands landskapsregering och resultaten från undersökningen kommer användas för utveckling av kollektivtrafiken. Frågorna omfattar främst busstrafiken.

Enkäten kan besvaras i pappersform eller elektroniskt. Att delta i undersökningen är frivilligt, men varje svar är mycket betydelsefullt för undersökningens resultat och tillförlitlighet. Dina svar lämnas inte ut till andra. I de frågor som till exempel berör avstånd vänligen försök uppskatta även om du inte vet exakt. Bland dem som svarar lottar vi ut 10 presentkort från Ålandstrafiken á 20 €.

Besvara gärna enkäten på: www.asub.ax/buss

Ange då ditt personliga enkätnummer XX i den första svarsrutan.
Vi önskar ditt svar senast måndagen den 19 september.

Svaren samlas in och behandlas endast av Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) som följer statistiklagen för Åland (ÅFS 42/94) och dataskyddsförordningen GDPR (2016/679). För dataskydd och behandling av personuppgifter (personuppgiftspolicy), se www.asub.ax/sv/om-asub/dataskydd-och-behandling-personuppgifter-personuppgiftspolicy. Uppgifterna hanteras med sekretess. Frågeformuläret är numrerat för att undvika onödiga påminnelser och för att kunna dra vinnare bland dem som svarat. Resultaten sammanställs i en rapport som publiceras på ÅSUB:s webbplats (www.asub.ax) under slutet av 2022. Resultaten redovisas så att enskilda personer inte kan identifieras.

Om du har frågor om undersökningen vänligen kontakta oss per e-post eller telefon.

This survey on public transport is commissioned by The Government of Åland. The survey is anonymous, and your participation is voluntary. If you have any questions or need assistance when filling in the questionnaire, please contact us!

Stort tack på förhand!

Sanna Roos
sanna.roos@asub.ax
018 25 489

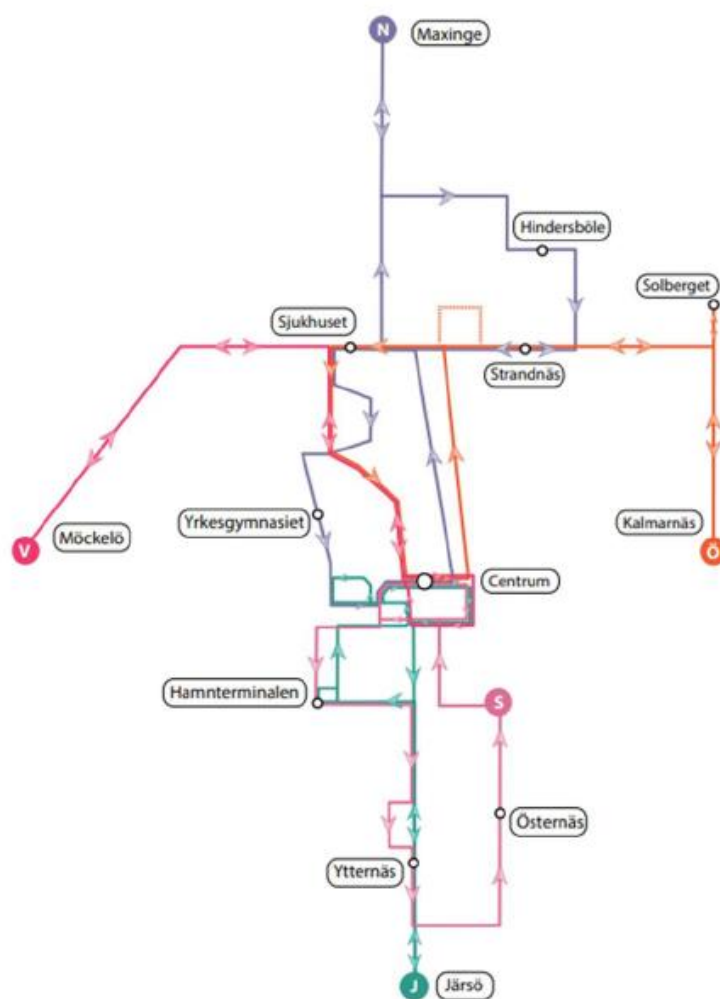
Robin Lähde
robin.lahde@asub.ax
018 25 496

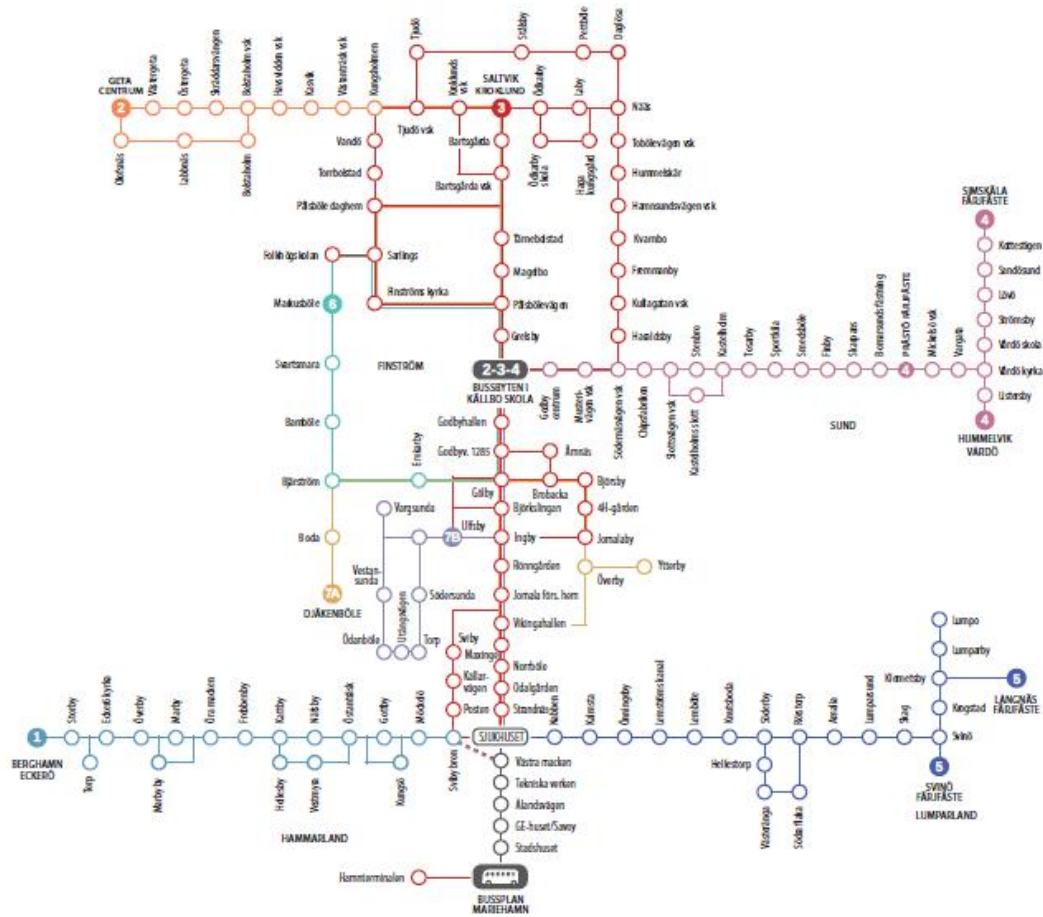
Bifogat: Pappersformuläret *Undersökning om kollektivtrafiken på Åland 2022*

Ålands statistik- och utredningsbyrå
PB 1187, AX-22111 Mariehamn
+358 18 25 490 | info@asub.ax | www.asub.ax

Tätortstrafiken

Linjerna: **N** Norra linjen **O** Östra linjen **V** Västra linjen **S** Södra linjen **J** Järsölinjen







Ålands statistik- och
utredningsbyrå

Undersökning om kollektivtrafiken på Åland 2022

Vänligen fyll i blanketten tydligt (svaren läses maskinellt)! Tack!

Bakgrund: Ålands landskapsregering ser kollektivtrafiken som ett verktyg för att utveckla ett sammanhållet Åland. Målsättningen i Trafikförsörjningsprogrammet 2022-2023 är att öka arbetspendlingen och antalet passagerare. Hållplatser/bytespunkter skall tillgänglighetsanpassas.

Under 2022 kostar en enkel vuxen biljett 2,50 € (giltig 2 h inklusive byten och retur över hela Åland). 10 gångers kort kostar 18,80€, månadskort 30€ och årskort 270€.

Grunduppgifter

1. Ditt födelseår?

2. Ditt juridiska kön? ☐ Kvinna
☐ Man

3. Var bor du? ☐ Mariehamn
☐ Fasta Ålands landsbygd
☐ Skärgården

4. Din huvudsakliga sysselsättning?

- ☐ Elev/studerande
☐ Tjänsteman/arbetstagare
☐ Arbetsgivare/företagare
☐ Arbetslös/permitterad
☐ Föräldra-/vårdledig/övrigt hemarbete
☐ Pensionär
☐ Annat, vad? _____

OBS!

Fråga 4 a och 4 b riktar sig endast till den som arbetar eller går i skola/studerar:

4a. Hur långt har du till arbetet eller skolan?

- ☐ Mindre än 1 kilometer
☐ Mellan 1 och 3 kilometer
☐ Mellan 3 och 5 kilometer
☐ Mellan 5 och 10 kilometer
☐ Mer än 10 kilometer
☐ Vet inte/kan inte säga

4b. Distansarbete minskar på arbetspendling. Jobbar eller studerar du för närvarande åtminstone deltid på distans?

- ☐ Ja
☐ Nej

5. Antal personer i ditt hushåll (inklusive dig själv)?

Hur många är under 18 år?

6. Antalet bilar i ditt hushåll?

7. Har du oftast tillgång till bil/bilskjuts när du behöver det? ☐ Ja ☐ Nej

1738230756

Tillgången till kollektivtrafik och resvanor

8. Vet du var din närmaste busshållplats finns? ☐ Ja ☐ Nej

Om JA, ungefär hur långt är det till din närmaste busshållplats från ditt hem?

9. Om du åker buss, vilken linje/vilka linjer använder du då? (Se karta i fölgebrevet)

- ☐ Tårtortstrafiken: Södra/Västra/Norra/Östra/Järsölinjen
- ☐ Landsortstrafiken: 1 Eckerö/2 Geta/3 Saltvik/4 Vårdö/5 Lumparland
- ☐ Lokaltrafiken i skärgården
- ☐ Annan linje, vilken: _____

10. Hur ofta använder du följande färdssätt med ett syfte, för att utföra ett ärende?

	Dagligen/ Nästan dagligen	1-3 gångar per vecka	Någon gång per månad	Mer sällan	Aldrig
Kör/åker bil	☐	☐	☐	☐	☐
Kör/åker motorcykel/moped eller liknande	☐	☐	☐	☐	☐
Åker med buss/kollektivtrafiken	☐	☐	☐	☐	☐
Cyklar (även elsparkcykel)	☐	☐	☐	☐	☐
Går	☐	☐	☐	☐	☐

Orsaker och attityder

11. För dig som ÅKER buss: Vilka är de främsta orsakerna till att du åker buss? Välj de tre viktigaste orsakerna eller skriv en egen:

- ☐ Jag har ingen bil/inget körkort
- ☐ Av miljöskäl
- ☐ Höga bränslekostnader
- ☐ Höga kostnader att ha bil
- ☐ Jag slipper söka parkeringsplats/parkera
- ☐ Jag kan göra annat under restiden
- ☐ Det är bekvämt
- ☐ Annat, vad? _____

12. För dig som INTE åker buss: Vilka är de främsta orsakerna till att du inte åker buss? Välj de tre viktigaste orsakerna eller skriv en egen:

- ☐ Jag behöver inte förflytta mig så långa sträckor just nu
- ☐ Jag föredrar att cykla/gå
- ☐ Avgångarna passar inte
- ☐ Jag vill undvika smittorisk
- ☐ Det tar för länge
- ☐ Det är för långt till närmaste hållplats
- ☐ Det är mer praktiskt med bil
- ☐ Annat, vad? _____

8483230750

13. Har du funderat på att börja resa (mer) med buss?

- ☐ Nej, jag åker redan det jag behöver/kan.
☐ Ja, och det skulle vara praktiskt möjligt för mig.
☐ Ja, men jag har inte möjlighet till det nu.
☐ Nej, men att börja samåka.
☐ Nej, det har jag inte tänkt.
☐ Vet inte/Kan inte svara

Vad skulle få dig att resa (mer) med buss? Du kan fortsätta i fråga 17 på sista sidan.

Kundnöjdhet

14. Hur nöjd är du med kollektivtrafikens service under 2022?

	Mycket nöjd	Ganska nöjd	Varken nöjd eller missnöjd	Ganska missnöjd	Mycket missnöjd	Kan inte säga
Hur ofta bussarna går	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Biljettpriserna (inklusive flergångskort)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bussrutterna	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Trafikinformation på hållplatserna	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Trafikinformation på Internet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Komfort på hållplatserna	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Komfort i bussarna	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Den nya reseplaneraren www.resa.ax	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Annan service du vill kommentera?

15. I vilken grad instämmer du med följande påståenden?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt	Vet ej/ Kan inte säga
Det är lätt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser med mera)	☐	☐	☐	☐	☐
Det är enkelt att köpa biljett och kort	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga 15 fortsätter på följande sida

2459230757

15. Fortsättning. I vilken grad instämmer du med följande påståenden?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt	Vet ej/ Kan inte säga
Informationen vid förändringar av tidtabeller eller förseningar är bra	☐	☐	☐	☐	☐
Jag vet hur jag kan åka med buss för de flesta resor jag gör	☐	☐	☐	☐	☐
Avgångstiderna passar mina behov	☐	☐	☐	☐	☐
Det är enkelt att ta bussen	☐	☐	☐	☐	☐
Det är prisvärt att åka buss	☐	☐	☐	☐	☐
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid	☐	☐	☐	☐	☐
Bussarnas utformning motsvarar mina behov	☐	☐	☐	☐	☐

16. Påverkas dina möjligheter att använda kollektivtrafiken av någon funktionsnedsättning?

☐ Nej ☐ Ja, vilken/vilka:

17. Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer? Utgå gärna från de rutter du använder/önskar använda.

Stort tack för din medverkan! Ditt deltagande är viktigt.

Vill du vara med i vår webbpanel?

Vill du få fler möjligheter att dela dina erfarenheter och synpunkter? Då är du välkommen att anmäla dig till ÅSUBs webbpanel genom att ange din e-postadress nedan eller i formuläret på www.asub.ax/webbpanel.

Din e-postadress: _____

ÅSUBs webbpanel är ett register med personer som vill delta i undersökningar online och används framför allt när ÅSUB vill samla in information extra snabbt. Du kommer att bli inbjuden till undersökningar högst två-tre gånger per år.

Det är frivilligt att delta och du kan när som helst välja att gå ur panelen. Din e-postadress används endast i detta syfte.

Bilaga 2. Teknisk bilaga

1. Kvalitetsredovisning
2. Viktning av svarsaterialet och analysmetoder
3. Beskrivande statistiska uppgifter och resultat

1. Kvalitetsredovisning

Undersökningens kvalitetsredovisning är en självkritisk bedömning som synliggör undersökningens kvalitet. Att redovisa undersökningens kvalitet hjälper läsaren att tolka och använda resultaten på ett korrekt sätt.

Frågornas validitet och reliabilitet

Enkätfrågornas kvalitet kan beskrivas med validitet och reliabilitet. Begreppet validitet refererar till att frågorna är tydliga och mäter det som de ska, medan reliabilitet beskriver tillförlitligheten i mätningen (samma resultat framkommer vid upprepade mätningar). Mätfel kan uppstå om frågeformuläret innehåller exempelvis ledande eller oklara frågor.

För att minimera risken för bristfällig validitet och reliabilitet har frågorna först skapats baserat på tidigare åländska och internationella undersökningar om kollektivtrafik och sedan bearbetats i samråd med en grupp av sakkunniga. I enkätens delområde *Grunduppgifter* har beaktats de bakomliggande faktorer som baserat på tidigare undersökningar kan anses vara centrala för valet av kollektivtrafik bland respondenterna. I synnerhet signifikanta samband som rapporteras i ÅSUBs undersökning *Kollektivtrafik i Mariehamn våren 2016* (ÅSUB Rapport 2016:4) fungerade som indikationer för de bakgrundsvariabler som ansågs vara allra viktigast. Från övriga undersökningar noterades att bland annat avståndet till arbetet eller skolan eller eventuellt distansarbete kan vara väsentliga uppgifter (se exempelvis *Kollektivtrafikbarometern. Årsrapport 2021*).

Enkätens delområde *Tillgången till kollektivtrafik och resvanor* sammanställer frågor som kartlägger respondenternas resvanor inom kollektivtrafiken på Åland. Som visuellt stöd för frågorna bifogades i följbrevet en karta över kollektivtrafikens huvudlinjer (se följbrevet i *Bilaga 1*). Det var även möjligt att namnge andra linjer, exempelvis lokaltrafik i vissa kommuner. Uppgifterna om den närmaste busshållplatsen används i en del av undersökningens analyser.

I enkätens delområde *Orsaker och attityder* ställs mer specifikt frågor för dem som uppger att de åker buss respektive för dem som uppger att de inte åker buss. Det var även möjligt att ge andra, fritt formulerade svar gällande orsaker till att åka respektive inte åka buss. Detta möjliggjorde att orsakerna täcks och kan analyseras så brett som möjligt. Dessutom kartlades respondentens beredskap att ändra sitt beteende, det vill säga resa (mer) med buss. Även här var det möjligt för respondenterna att uppge fritt formulerade svar kring vad som skulle få personen att resa mer med buss. Frågan om höga bränslekostnader lades till som en följd av det förändrade världsläget. Övriga alternativ utgår från och inspirerades av den rikssvenska Kollektivtrafikbarometern 2021.

Delområdet *Kundnöjdhet* omfattar frågor som mäter kundnöjdheten i förhållande till kollektivtrafikens service. Frågorna bearbetades utgående från ÅSUBs undersökning om kollektivtrafik 2016. Kundnöjdheten under 2022 kartlades inom specifika områden som bussrutterna och biljettpriserna och dessutom fanns möjlighet att ge fritt formulerade svar. För ytterligare kartläggning av kundnöjdheten presenterades påståenden om servicen som respondenterna tog ställning till. Även här lades till en specifik fråga om den åländska reseplaneraren, i formuleringen av övriga svarsalternativ togs stöd av Kollektivtrafikbarometern 2021.

Enkäten avslutades med en fråga om respondentens eventuella funktionsnedsättningar samt en öppen fråga om förbättringsförslag eller övriga kommentarer.

Samtliga frågor, inkluderat frågan om en eventuell funktionsnedsättning, formulerades i samråd med sakkunniggruppen.

Datainsamling och bearbetning av svarsmaterialet

Datainsamlingen startades i början av september 2022 genom att skicka en skriftlig inbjudan att delta i undersökningen till personer som hörde till undersökningens urval. I följebrevet informerades om möjligheten att besvara enkäten antingen genom att fylla i och returnera den bifogade pappersenkäten eller genom att svara elektroniskt på länken www.asub.ax/buss.

Ett påminnelsebrev skickades till de svarande som inte hade besvarat enkäten två veckor efter den ursprungliga inbjudan. Insamlingen av enkätsvar genomfördes september-oktober 2022. Ett av datainsamlingsfelen omfattar svarande som lämnar in enkäten två gånger. I sådana situationer används genomsnittliga värden från de två svarsbatterierna.

Pappersenkäten som har använts i den här undersökningen skapades i dataprogrammet TeleForm. Programmet möjliggör att de returnerade enkäterna skannas in och kan kontrolleras genom att programvaran uppmärksammar otydliga markeringar och text. Dessutom har maskininläsningen av papperssvar kontrollerats i efterhand.

I de fall där respondenten i pappersenkäten har valt två svarsalternativ har det genomsnittliga eller mer neutrala svarsalternativet använts i inläsningen. För närmare uppgifter om viktningen av materialet och analyserna, se del 2. *Viktning av materialet och analyserna*.

Ett representativt urval

Ramppopulationen i den här undersökningen består av 25 286 personer som enligt befolkningsregistret är bosatta på Åland och i åldern 13–84 år. Av dessa valdes ett slumpmässigt, stratifierat urval som bestod av 1 416 personer (om stratifiering, se del 2 *Viktning av svarsmaterialet och analyserna* i den här tekniska bilagan). Det totala urvalet i den här undersökningen minskades med antalet personer som inte kunde nås på grund av en ogiltig adress eller som annars var oförmögna att svara på enkäten (10 personer). Detta individbortfall motsvarar 0,7 procent av det totala urvalet. Det slutliga urvalet bestod därmed av 1 406 personer. Totalt svarade 630 personer på enkäten (29 procent svarade elektroniskt) och undersökningens svarsprocent blev därmed 45 procent.

Ett urvalsfel hänvisar till de fel som uppstår när vi drar slutsatser för populationen från ett urval i stället för att göra en totalundersökning. Med andra ord finns det en avvikelse som uppstår mellan värdet på skattningen i urvalet och värdet vi skulle ha fått i en totalundersökning. Urvalsfelen kan mätas genom en signifikansanalys för en specificerad signifikansnivå ($p < .05$ i den här undersökningen). Till eventuella urvalsfel hör även fall där materialet innehåller personer som inte borde vara med i undersökningen (övertäckning) eller undertäckning genom att fördelningen av de svarande inte motsvarar fördelningen av ramppopulationen. *Tabell 1* i den här rapporten visar urvalet och svarsprocenten efter kön, ålder och kommun. Viktning kan delvis kompensera för bortfallet i svarsmaterialet, mer detaljerade uppgifter om viktningssprocessen finns i den tekniska bilagan del 2 *Viktning av svarsmaterialet och analyserna*.

Partiellt bortfall hänvisar till enskilda värden som saknas till exempel för vissa frågor. Det partiella bortfallet i enkätfrågorna för den här undersökningen var relativt litet då

det för de flesta frågor fanns möjlighet att välja svarsalternativet "Vet ej/Kan inte säga" (se mera nedan).

Etiska synpunkter

Svarsalternativet "Vet ej/Kan inte säga" och det neutrala mittenalternativet fungerar som ett svarsalternativ i de frågor som av någon anledning känns betungande för respondenten. Bortfallet genom svarsalternativen "Vet inte/Kan inte svara", "Kan inte säga" eller "Vet ej/Kan inte säga" var följande:

- Fråga 13: 11 %
- Fråga 14: 45–81 %
- Fråga 15: 30–68 %

Etiska synpunkter omfattar även hanteringen av personuppgifter för vilket ÅSUB har väletablerade och genomtänkta rutiner. I följebrevet som skickades i samband med den här undersökningen angavs tydligt den lagstiftning som styr hanteringen av personuppgifterna i undersökningen. Information om lagar och riktlinjer gällande hantering av svarsuppgifter finns även på ÅSUBs hemsida (www.asub.ax) Resultaten som publiceras i den här rapporten presenteras på ett sätt som hindrar att enskilda personer kan identifieras.

2. Viktning av svarsmaterialet och analysmetoder

Olika viktningsmetoder kan användas för att skapa representativitet i materialet. I ett stratifierat urval delas populationen in i ett antal strata och från varje stratum dras sedan ett slumpmässigt urval personer. På så vis kan representativiteten i förhållande till specifika element i populationen tryggas på förhand. I den här undersökningen var det viktigt att i synnerhet de områden på Åland som har sämre tillgång till kollektivtrafiken har en bra representation i urvalet och att unga som potentiella användare av kollektivtrafiken är representerade. *Tabell 6* visar underlaget som användes för modifierat proportionerligt urval med minst 30 förväntat svarande i varje kommun (exkl. Sottunga) vid en svarsfrekvens på 50 procent.

Tabell 6. Modifierat proportionerligt urval med minst 30 förväntat svarande i varje kommun vid en svarsfrekvens på 50 procent

	Stratum, Ni	27.8.2022	Proportionerligt urval, n	Andel	Modifierat urval	Påslag	Förväntat antal svar
Brändö	401	399	16	1,6	61	45	30
Eckerö	791	792	31	3,1	60	29	30
Finström	2 177	2 144	86	8,6	86		43
Föglö	410	411	16	1,6	60	44	30
Geta	414	412	16	1,6	60	44	30
Hammarland	1 336	1 365	53	5,3	59	6	30
Jomala	4 425	4 513	176	17,6	176		88
Kumlinge	262	255	10	1,0	60	50	30
Kökar	206	204	8	0,8	59	51	30
Lemland	1 693	1 714	67	6,7	67		34
Lumparland	320	318	13	1,3	61	48	30
Saltvik	1 474	1 470	58	5,8	60	2	30
Sottunga	83	85	3	0,3	40	37	20
Sund	864	864	34	3,4	59	25	30
Vårdö	373	362	15	1,5	60	45	30
Mariehamn	9 970	9 978	396	39,6	396		198
Åland, totalt	25 199	25 286	1 000	100,0	1 426	426	713

Not: P.g.a. det låga invånarantalet beräknades det förväntade antalet svar för Sottunga vara 20 stycken. Som underlag för antalet invånare i kommunerna användes befintlig befolkningsstatistik.

Källa: ÅSUB

Svarsmaterialet viktades i förhållande till kön, ålder och geografisk hemvist (Mariehamn, landsbygd och skärgård).⁴⁴

Variablerna i den här undersökningen testades mot bakgrundsvariablerna för statistiskt signifikanta gruppskillnader. Som en indikation på en statistiskt signifikant (markant) skillnad användes signifikansnivå $p < .05$. Signifikanta skillnader uppmärksammas i samband med rapporteringen.

Resultaten från korrelationsanalysen tolkades enligt följande:

$r = \pm 1$ maximalt samband
 $r = \pm .9$ starkt samband
 $r = \pm .7$ relativt starkt samband
 $r = \pm .5$ medelmåttigt samband
 $r = \pm .3$ svagt samband
 $r = 0$ inget samband

Möjlighet till fritt formulerade svar fanns i följande enkätfrågor:

- 13. *Vad skulle få dig att resa (mer) med buss?*
- 14. *Annan service du vill kommentera?*
- 17. *Har du andra förbättringsförslag eller kommentarer? Utgå gärna från de rutter du använder/önskar använda.*

Samma svarande kan ha svarat på liknande sätt i flera frågor samtidigt som ett svar kan innehålla flera förslag vilket lett till att svarsdelarna kategoriserats under flera rubriker. Cirka 50 personer har svarat både på fråga 14 och 17 och närmare 40 personer har svarat på samtliga frågor (fråga 13, 14 och 17).

Vid frågor som handlar om analyser och metoder i den här undersökningen, vänligen kontakta forskningschef Sanna Roos (sanna.roos@asub.ax).

Om intervjuerna

Organisationer som representerar fokusgrupperna kontaktades med ett erbjudande till de intresserade att delta⁴⁵. Fyra intervjuer bandades, medan i två fall gjordes intervjuerna av två personer från ÅSUB varav en gjorde anteckningar.

⁴⁴ Åldersgrupperna som användes vid viktningen var 16–24 år, 25–44 år, 45–64 år och 65 år och äldre.

⁴⁵ Ett erbjudande delades till en representant i en fokusgrupp under "åka buss"-studiebesöket.

3. Beskrivande statistiska uppgifter och resultat

Tabellen visar medeltalen och andelen (%) svarande för enkätfrågorna. Uppgifterna visas efter kön och totalt.

Tabell 7. Resultaten för signifikanstesterna

		Kvinnor	Män	Total	Signifikanttest	Skalan för signifikanttesten
Fråga 10	Kör/åker bil ('ofta')	52,8 %	64,6 %	58,5 %	$X^2(2) = 10.71, p = .005$	ofta/ibland/mer sällan
	Kör/åker motorcykel/moped ('ofta')	3,6 %	3,4 %	3,5 %		ofta/ibland/mer sällan
	Åker med buss/kollektivtrafiken ('ofta')	3,7 %	6,1 %	5,0 %		ofta/ibland/mer sällan
	Cyklar ('ofta')	20,6 %	25,2 %	23,0 %		ofta/ibland/mer sällan
	Går ('ofta')	31,3 %	27,5 %	29,4 %		ofta/ibland/mer sällan
Fråga 11	Jag har ingen bil/körkort ('ja')	4,7 %	8,0 %	6,4 %		ja/nej
	Av miljöskäl ('ja')	9,8 %	6,7 %	8,2 %		ja/nej
	Höga bränslekostnader ('ja')	9,2 %	6,7 %	7,9 %		ja/nej
	Höga kostnader att ha bil ('ja')	3,2 %	2,2 %	2,8 %		ja/nej
	Jag slipper söka parkeringsplats/parkera ('ja')	3,5 %	3,2 %	3,4 %		ja/nej
	Jag kan göra annat under resetiden ('ja')	6,0 %	6,4 %	6,1 %		ja/nej
	Det är bekvämt ('ja')	9,5 %	12,7 %	11,0 %		ja/nej
	Annan orsak ('ja')	9,8 %	6,1 %	7,8 %		ja/nej
Fråga 12	Behöver inte förflytta mig så långa sträckor ('ja')	18,0 %	15,9 %	17,0 %	$X^2(1) = 17.12, p = .008$	ja/nej
	Jag föredrar att cykla/gå ('ja')	19,6 %	18,8 %	19,2 %		ja/nej
	Avgångarna passar inte ('ja')	41,8 %	31,5 %	36,7 %		ja/nej
	Jag vill undvika smittorisk ('ja')	2,5 %	1,9 %	2,2 %		ja/nej
	Det tar för länge ('ja')	24,4 %	18,8 %	21,6 %		ja/nej
	Det är för långt till närmaste hållplats ('ja')	15,9 %	14,0 %	14,9 %		ja/nej
	Det är mer praktiskt med bil ('ja')	54,1 %	61,8 %	57,9 %		ja/nej
	Annan orsak ('ja')	20,6 %	12,1 %	16,3 %		ja/nej
Fråga 13	Nej, jag åker redan det jag behöver/kan ('ja')	18,4 %	21,2 %	17,7 %	$X^2(1) = 11.31, p < .001$	ja/nej
	Ja, och det skulle vara praktiskt möjligt ('ja')	17,3 %	17,4 %	15,5 %		ja/nej
	Ja, men jag har inte möjlighet till det nu ('ja')	20,6 %	10,0 %	13,8 %		ja/nej
	Nej, men att börja samåka ('ja')	2,2 %	0,8 %	1,3 %		ja/nej
	Nej, det har jag inte tänkt ('ja')	41,5 %	50,2 %	40,7 %		ja/nej
Fråga 14	Hur ofta bussarna går ('nöjd')	49,7 %	34,7 %	22,1 %	$X^2(1) = 6.89, p = .009$	nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Biljettpriserna ('nöjd')	66,7 %	71,8 %	36,3 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Bussrutterna ('nöjd')	55,8 %	45,1 %	27,6 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Trafikinformation på hållplatserna ('nöjd')	55,0 %	51,5 %	24,7 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Trafikinformation på internet ('nöjd')	58,5 %	53,4 %	26,1 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Komfort på hållplatserna ('nöjd')	30,5 %	41,5 %	18,5 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Komfort i bussarna ('nöjd')	89,3 %	82,0 %	45,7 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
	Den nya reseplaneraren "resa.ax" ('nöjd')	43,2 %	34,4 %	7,1 %		nöjd/varken eller; missnöjd/varken eller
Fråga 15	Lätt att få information inför resan ('samma åsikt')	41,2 %	46,2 %	43,7 %	$X^2(2) = 11.04, p = .004$	samma åsikt/annan åsikt
	Enkelt att köpa biljett/kort ('samma åsikt')	33,8 %	42,8 %	38,3 %		samma åsikt/annan åsikt
	Info vid förändringar bra ('samma åsikt')	14,1 %	18,6 %	16,4 %		samma åsikt/annan åsikt
	Vet hur jag kan åka med buss ('samma åsikt')	49,1 %	43,6 %	46,3 %		samma åsikt/annan åsikt
	Avgångstiderna passar behov ('samma åsikt')	18,8 %	27,2 %	23,0 %		samma åsikt/annan åsikt
	Det är enkelt att ta bussen ('samma åsikt')	41,8 %	45,0 %	43,4 %		samma åsikt/annan åsikt
	Det är prisvärt att åka buss ('samma åsikt')	52,7 %	59,0 %	55,8 %		samma åsikt/annan åsikt
	Kan lita på att kommer fram i tid ('samma åsikt')	44,0 %	50,7 %	47,3 %		samma åsikt/annan åsikt
	Utformning motsvarar behov ('samma åsikt')	41,9 %	48,6 %	45,3 %	$X^2(2) = 6.85, p = .033$	samma åsikt/annan åsikt

Not: Statistiskt signifikanta gruppskillnader är markerade med fet stil ($p < .05$). Se enkäten i *Bilaga 1* för de ursprungliga skalorna.

Källa: ÅSUB

Tabellen visar korrelationen (Spearman) med åldersgrupp i enkätfrågorna där statistiskt signifikanta gruppsskillnader testades.

Tabell 8. Korrelationer mellan åldersgrupp och enkätfrågorna 10–15

	Korrelation
Fråga 10 Kör/åker bil ('ofta')	0,10
Kör/åker motorcykel/moped ('ofta')	,226**
Åker med buss/kollektivtrafiken ('ofta')	,264**
Cyklar ('ofta')	,189**
Går ('ofta')	-0,03
Fråga 11 Jag har ingen bil/körkort	-,280**
Av miljöskäl	-0,02
Höga bränslekostnader	-0,03
Höga kostnader att ha bil	0,04
Jag slipper söka parkeringsplats/parkera	0,06
Jag kan göra annat under resetiden	-,171**
Det är bekvämt	-0,05
Annan orsak	-0,04
Fråga 12 Jag behöver inte förflytta mig så långa sträckor just nu	-,139**
Jag föredrar att cykla/gå	-0,08
Avgångarna passar inte	-0,09
Jag vill undvika smittorisk	0,07
Det tar för länge	-0,06
Det är för långt till närmaste hållplats	0,06
Det är mer praktiskt med bil	,178**
Annan orsak	0,04
Fråga 13 Nej, jag åker redan det jag behöver/kan	-0,10
Ja, och det skulle vara praktiskt möjligt för mig	0,02
Ja, men jag har inte möjlighet till det nu	-0,04
Nej, men att börja samåka	-0,01
Nej, det har jag inte tänkt	0,09
Fråga 14 Hur ofta bussarna går ('nöjd')	,189**
Biljettpriserna ('nöjd')	0,06
Bussrutterna ('nöjd')	0,04
Trafikinformation på hållplatserna ('nöjd')	0,05
Trafikinformation på internet ('nöjd')	,202**
Komfort på hållplatserna ('nöjd')	0,05
Komfort i bussarna ('nöjd')	0,03
Den nya reseplaneraren "resa.ax" ('nöjd')	0,05
Fråga 15 Lätt att få information inför resan ('samma åsikt')	,120**
Enkelt att köpa biljett/kort ('samma åsikt')	,128**
Info vid förändringar bra ('samma åsikt')	,119**
Vet hur jag kan åka med buss ('samma åsikt')	0,05
Avgångstiderna passar behov ('samma åsikt')	,113**
Det är enkelt att ta bussen ('samma åsikt')	0,02
Det är prisvärt att åka buss ('samma åsikt')	-0,01
Kan lita på att kommer fram i tid ('samma åsikt')	-0,02
Utformning motsvarar behov ('samma åsikt')	-0,04

Not: Statistiskt signifikanta gruppsskillnader är markerade med fet stil ($p < .05$).

Källa: ÅSUB

Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB, är en oberoende institution vars främsta uppgifter är att verka som Ålands officiella statistikmyndighet och bedriva forskning och utredningsverksamhet. ÅSUB producerar aktuell statistik inom ett stort antal områden. Inom forskningen och utredningsverksamheten är det samhällsekonomiska området centralt men verksamheten omfattar även många andra relevanta samhällsfrågor.

All statistik, alla rapporter och annat kunskapsunderlag publiceras på ÅSUB:s webbplats www.asub.ax.



Tel. +358 18 25490
info@asub.ax | www.asub.ax
PB 1187 | AX-22 111 Mariehamn