

# Regionala målbilder för hållbara transporter

En jämförande studie av investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik

DAVID LINDH 2019

MVEM30 EXAMENSARBETE FÖR MASTEREXAMEN 30 HP  
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET





**LUNDS**  
UNIVERSITET

[WWW.CEC.LU.SE](http://WWW.CEC.LU.SE)  
[WWW.LU.SE](http://WWW.LU.SE)

Lunds universitet  
Miljövetenskaplig utbildning  
Centrum för miljö- och  
klimatforskning  
Ekologihuset  
223 62 Lund

# Regionala målbilder för hållbara transporter

En jämförande studie av investeringar i gång-, cykel – och  
kollektivtrafik

David Lindh

2019



**LUNDS**  
UNIVERSITET

David Lindh

MVEM 30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Tillämpad klimatstrategi, Lunds universitet

Intern handledare: Lena Hiselius, Trafik och väg, Lunds universitet

Extern handledare: Lena Smidfelt Rosquist, Trivector Traffic AB

CEC - Centrum för miljö- och klimatforskning

Lunds universitet

Lund 2019

# Abstract

As a climate tool, investments in pedestrian, bicycle and public transport can be important for reducing climate emissions while investments in these sustainable modes of transport can have more effects to achieve other sustainability goals such as public health, reduced noise, greener outdoor environments, reduced particle emissions and space for creative urban planning. How does a selection of Swedish regions differ in terms of investments in pedestrian, bicycle and public transport compared to the regional goals for sustainable transport? This report examines this issue and whether there are links between decided investments and broader narratives to the level of investments being made. Using a comparative method that examines the regions in pairs, the report aims to seek organizational differences, formulated goals and deeper narratives as possible explanations for regional differences in investment.

The purpose of this report is to collect data of Swedish regional goals in sustainable transport and compare the target images with the investments in pedestrian, bicycle and public transport in a comparative study. Based on a selection of eight regions, regional target formulations and coherent target images (narratives) for sustainable transport are compared. The selection for a pairwise analysis is made where high and low investment rates in the budget for pedestrian, cycling and public transport differentiate each region pair. The survey shows that the regions' overall knowledge of the wider sustainability work on climate, health and equality differs between regions with different investment levels for sustainable transport. Partly the level of knowledge differs, but the report also shows that the ability to integrate these aims with each other plays a crucial role in the regions' target formulations. Integrated goals for climate, health and equality create a whole that lays the foundation for higher investments in sustainable transport.

**Keywords** -pedestrian, cycling- and public transport, climate change, public transport organizations.

# Innehållsförteckning

## **Abstract 4**

## **Innehållsförteckning 5**

## **Inledning 8**

### *1.1 Syfte 8*

#### 1.1.1 Frågeställningar 9

#### 1.1.2 Avgränsning 9

#### 1.1.3 Disposition 10

## **Bakgrund 11**

### *2.1 Narrativ teori och regionala målbilder 12*

#### 2.1.1 Narrativ teori 12

#### 2.1.2 Regionala målbilder 13

### *2.2 Målbilden för ett transportsnålt samhälle 2030 14*

### *2.3 Kunskapsläget 15*

## **Metod och material 17**

### *3.1 Litteratursökning 17*

### *3.2 Jämförande studie 17*

#### 3.2.1 Urvalskriterier för regionparindelning 19

#### 3.2.2 Utbudskilometer 19

#### 3.2.3 Parvis analys, jämförelsevariabler och tabell 20

#### 3.2.4 Undantag för ”integrerade målbilder” och utvecklad redogörelse för narrativ i diskussionsdelen 21

### *3.3 Kvalitativ textanalys 22*

### *3.4 Insamling och bearbetning av data 23*

#### 3.4.1 Insamling av data 23

#### 3.4.2 Bearbetning av data, arbetsprocess 23

### *3.5 Semistrukturerade intervjuer 24*

3.5 *Validitet och reabilitet* 26

**Resultat, litteratursökning 27**

4.1 *Kollektivtrafikorganisation* 27

4.1.1 Regional kollektivtrafikorganisation 27

4.1.2 Betydelsen av samverkan i kollektivtrafikorganisationen 28

4.1.3 Exempel på nationell samverkan: fördubblingsmålet 2008 av kollektivtrafiken 30

4.1.4 Problembild kopplat till organiseringen av kollektivtrafik 30

4.1.5 Kostnadsutveckling och upphandlingsprocess 31

4.2 *Yteffektiv transportplanering och minskad biltrafik* 32

4.3 *Transportmål för jämställdhet och hälsa* 34

**Resultat, datainsamling 36**

5.1 *Tabell, regionala investeringar* 36

5.2 *Regionalt urval* 37

5.2.1 Regionalt urval till parvis analys 37

5.2.2 Lägre investeringsgrad 38

5.2.3 Högre investeringsgrad 38

5.2.4 Sammankoppling av regionpar 39

5.3 *Analys, parvis jämförelse* 39

5.3.1 Västerbotten/Jämtland Härjedalen 40

5.3.2 Region Värmland/Region Gävleborg 44

5.3.3 Region Östergötland/Region Kalmar 48

5.3.4 Region Uppsala, Region Kronoberg 53

**Diskussion 60**

6.1 *Hur skiljer sig uttalade mål inom hållbara transporter i ett urval av Sveriges regioner?* 60

6.1.1 Tillväxtmål kontra mål för utsläppsminskningar 60

6.2 *Kollektivtrafikorganisation* 61

6.2.1 Målstrukturens koppling till organiseringen av beslutsstrukturen 61

6.3 *Målbildernas koppling till budget* 62

6.3.1 Samband mellan regionala målbilder och investeringsnivåer 62

6.4 *Transportsnålt 2030* 63

6.4.1 Integrerad målbild och svårigheter med mål kopplat till minskad biltrafik 63

**Slutsats 65**

**Tack 66**

**Referenser 67**

**Appendix 73**

*Regional kollektivtrafikorganisation- Sammanställning av data 73*



# Inledning

Sveriges klimatmål inom transportsektorn innebär att mängden koldioxidutsläpp inom transporter ska minska drastiskt de kommande åren. Utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, ska minska med minst 70% senast år 2030 jämfört med 2010 (Naturvårdsverket, 2018) (Trafikverket, 2018). Som klimatstrategiskt verktyg i det regionala arbetet med hållbara transporter kan investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik vara viktiga redskap för att åstadkomma minskade klimatutsläpp som kan påverka andra viktiga hållbarhetsmål som folkhälsa, minskat buller och minskade partikelutsläpp (Isaksson et al, 2014) (Clark et al, 2012). Ökade investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik ger utrymme till grön stadsplanering och arbete med klimatanpassningsåtgärder. (Banister, 2008) (Isaksson et al, 2014).

Hur skiljer sig ett urval svenska regioner åt gällande investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik i jämförelse med regionernas uttalade mål och målbilder? Denna rapport undersöker frågan i en jämförande studie där ett urval svenska regioner analyseras parvis. I studien analyseras investeringar, målformuleringar och beslutsstruktur mellan regioner med högre respektive lägre investeringsgrad i budgeten till hållbara transporter. Vilken roll spelar bredare regionala narrativ ifall investeringarna ligger på en högre eller lägre nivå? Hur ser sambanden ut mellan målbilder och kollektivtrafikorganisation? I en parvis jämförelse ger denna rapport några förklaringar till vad skillnaderna i investeringsgrad kan bero på och om investeringsnivåerna för gång-, cykel- och kollektivtrafik knyter an till Trafikverkets nationella mål om ett transporteffektivt samhälle 2030.

## 1.1 Syfte

Rapportens syfte är att i en jämförande studie samla data från svenska regioners investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik och jämföra investeringarna med regionernas målbilder för hållbara transporter. Utifrån ett urval av åtta regioner jämförs parvis regionala målformuleringar och sammanhängande målbilder (narrativ) för hållbara transporter. Urvalet till en parvis analys görs med hänsyn till faktorer som landareal och folkmängd där hög respektive låg investeringsgrad i budgeten för gång-, cykel- och kollektivtrafik skiljer varje regionpar åt.

Hur ser skillnader i målformuleringar ut mellan regioner med hög respektive låg investeringsgrad för gång-, cykel- och kollektivtrafik eller så kallade hållbara transporter? Hur motsvarar de formulerade transportmålen investeringarna som regionerna beslutat? Hur skiljer sig målformuleringar åt mellan regioner med höga investeringar respektive låga investeringar i hållbara transporter? I en parvis jämförelse undersöks regionernas bredare målbilder för att förklara skillnader i investeringsnivåerna mellan regionerna och ifall målbilderna har beröring till Trafikverkets nationella mål om ett transporteffektivt samhälle 2030.

Genom en kvalitativ textanalys undersöks områden som kan förklara skillnader i investeringsnivåer och mot vilka övergripande målbilder dessa investeringar görs. I den jämförande studien kommer den parvisa analysen strukturellt undersöka likheter, skillnader och samband för målbilder, narrativ samt beslutsstruktur inom den regionala kollektivtrafikorganisationen och kopplingen till den regionala investeringsnivån i hållbara transporter. I rapporten undersöks skillnader i beslutsstruktur som kan utgöra förklaringar till investeringsgraden för den regionala kollektivtrafiken. Den parvisa analysen gör det möjligt att undersöka varje region noggrant gällande investeringar, målformuleringar och beslutsstruktur för att sedan skapa en uppfattning mot vilken bakgrund, vilken beskrivning av verkligheten och vilka grundläggande värderingar som präglar besluten för investeringar.

### **1.1.1 Frågeställningar**

- Hur skiljer sig uttalade mål (narrative) inom hållbara transporter i ett urval av Sveriges regioner?
- Är målstrukturen kopplad till hur man har organiserat beslutsstrukturen?
- Är dessa mål kopplade till storlek på budget/fördelning av budget för hållbara transporter?
- Är målstrukturerna kopplat till det nationella målet för ett transporteffektivt samhälle 2030?

### **1.1.2 Avgränsning**

Urval till analys avgränsas till åtta regioner. Inventeringen och datainsamling görs för samtliga 21 regioner till kartläggning. Efter kartläggningen väljs fyra regioner med låga investeringar i kollektivtrafik för budgeten 2017 (gällande 2018) och fyra regioner med högre investeringar för budgeten 2017 (gällande 2018) ut till en parvis jämförelse.

### **1.1.3 Disposition**

Uppsatsen inleds med syfte och frågeställningar. I kapitel 2 redogörs bakgrunden till undersökningen där teorier kring narrativ och målbilder förklaras, som ligger till grund för rapportens frågeställningar. I kapitel 3 redogörs de metoder och det material som används för att genomföra undersökningen. Kapitel 4 innehåller resultatdelen som utgörs av litteratursökningen. I kapitel 5 redovisas resultatet för datainsamlingen i en tabell och hur urvalet till parvis analys genomförts. Därefter följer den parvisa analysen mellan regionparen. En längre diskussion med anknytning till frågeställningarna följer i kapitel 6 och rapportens slutsatser redovisas i kapitel 7.

## Bakgrund

Transportsektorn är det enda området inom Sveriges klimatpolitik som idag omfattas av ett särskilt sektorsmål. Målet innebär att transportsektorn ska minska koldioxidutsläppen med 70% fram till år 2030. (Naturvårdverket, 2018). I praktiken innebär målet att biltrafikens utsläpp under den här perioden ska minska med i snitt 8 procent per år, varje år fram till 2030. Investeringar i hållbara transporter studeras bäst på regional nivå då området för kollektivtrafikorganisation ligger på regional nivå och investeringarna inom kollektivtrafik är det mest kostnadsdrivande området i förhållande till gång- och cykelinvesteringar. Infrastrukturplanering överlag tar lång tid att verkställa och kräver flera år av planläggning innan den är på plats. De transportmål som idag formuleras i regionala strategidokument har därför en stor påverkan för det resultat om utsläppsminskningar som transportsektorn åstadkommer år 2030.

Regeringen införde i april 2018 en strategi för levande städer. I strategin finns ett mål för att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25% år 2025 uttryckt personkilometer i riktning mot att fördubbla andelen av de hållbara transportslagen. Viktiga åtgärder i strategin är att öka andelen resande i kollektivtrafiken med attraktivare fordon och att bilen görs mindre attraktiv genom högre körkostnad, längre restider, mindre kapacitet. (Sveriges miljömål, 2019). I strategin ska statliga, kommunala och enskilda väghållare verka för att trafikslag ska vara mer yteffektiva (gång, cykeltrafik, busstrafik, spårtrafik). Regeringen har även inrättat ett råd för hållbara städer. Boverket har tillsammans med Trafikverket åtagit sig att verka för att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara normgivande i den urbana transportplaneringen (Sveriges miljömål, 2019). I samband med att strategin för levande städer togs gav regeringskansliet i augusti 2018 Trafikanalys (TRAFANA) i uppgift att formulera ett konkret åtgärdsprogram för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik transporter i linje för att nå transportmålet fram till 2030. (Trafikverket, 2018) (Regeringskansliet, 2018). Från detta går att utläsa att investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik idag och framöver kommer att vara centrala redskap i arbetet med transportsektorns minskade utsläpp av växthusgaser.

Sedan 2015 finns stadsmiljöavtal att söka för kommuner och landsting för investeringar i ökat andel hållbart resande. Främst syftar de åtgärder som blir beviljade stadsmiljöavtal i huvudsak mot satsningar för ökad gång-, cykel- och

kollektivtrafik (Trafikverket, 2019). Kommunerna åtar sig då att finansiera och genomföra motprestationer i form av bostadsbyggande.

”Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.” (Trafikverket, 2019)

I mars 2019 presenterade Klimatpolitiska rådet sin rapport efter att rådet instiftas som en del av Sveriges klimatlag sommaren 2017. Rapporten fokuserade specifikt på transportsektorn och gör klart att den inriktning som regeringens klimatpolitik idag är utformad inte räcker ifall målet i klimatlagen ska uppnås. Rådets rekommendation var bland annat betydligt skarpare lagstiftning och regleringar inom transportområdet. Framförallt kritiserade rådet de statliga subventioner som går till biltrafik och att incitament behövs för att underlätta investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik. Sett till de styrmedel som idag införts bedömer Trafikverket att de styrmedel som finns endast räcker för att minska utsläppen till mellan 31-37 procent år 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Det innebär att den förda politiken idag bara kommer halvvägs till målet 2030. Under 2018 ökade utsläppen från transporter totalt med 0,5 procent (Trafikverket, PM 2019). Utsläppen för inrikes transporter idag går alltså i rakt motsatt riktning och därav relevansen av en rapport som undersöker regionala målbilder och investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att nå målen om utsläppsminskningar behöver bilismen i tätorter och städer minskas kraftigt de kommande åren och ersättas med investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik (Isaksson et al, 2014), (Dickinson & Wretstrand, 2015). Trafikverkets nationella målbild om ett transporteffektivt samhälle behöver förstås med bakgrund av detta. (Se kap 2.2).

## 2.1 Narrativ teori och regionala målbilder

### 2.1.1 Narrativ teori

I förståelsen för målformuleringar och målbilder finns den bakomliggande berättelsen om hur världen och våra uppfattningar om världen är beskrivna. Bakomliggande värderingar synliggörs i diskurser kring hur världen är uppbyggd. Narrativ teori utgår från ett sätt att beskriva världen och ett sätt att förstå världen utifrån olika berättelser. Ofta skapas flera berättelser om världen runt omkring och

berättelserna ligger sedan till grund till framtida scenarier för hur problem, lösningar och utmaningar och framtida utmaningar ska betraktas (Hajer, 1995). Forskning har visat att narrativ är av central betydelse för att förstå de bakomliggande värderingar som kan ligga till grund för att åstadkomma samhällsförändringar. (Dryzek, 2005).

I narrativ teori finns ofta många olika texter till grund för analys. Dessa kan omfatta skönlitteratur, film och konst till de policyer som ligger till grund i olika regionala dokument. För att kunna förstå de värderingar som präglar de olika diskurserna i ett narrativ för exempelvis transportsektorn är det nödvändigt att förstå hur olika diskurser tillsammans skapar ett narrativ och detta ger sedan upphov till nya diskurser. I policyprocesser benämns detta som policyskapande processer. I detta perspektiv är narrativ diskursiva element som representerar olika vägar till att förstå och berätta en historia om världen omkring oss och den framtid som ligger framför oss. Då transportsektorn idag har stora utmaningar kan det därför vara av betydelse att kunna förstå underliggande berättelser som är formulerade i regionala måldokument som den regionala utvecklingsstrategin, i länstransportplaner och i trafikförsörjningsprogram. I skapandet av strategier och målformuleringar bidrar narrativ till att rama in förståelsen för nutida utmaningar och problem och hur dessa ligger sedan till grund för policyskapande processer. Narrativ kan ligga till grund för handling, vid formulering av strategier och till grund för våra mänskliga beteenden. Bilden av att ett teknikskifte kan lösa klimatomställningen kan exempelvis beskrivas som ett ekomodernt narrativ (Hajer, 1995).

### **2.1.2 Regionala målbilder**

När narrativ inom transportsektorn skapas finns dessa ofta kopplade i ett system av flera regionala måldokument som genom sina sammantagna målbilder pekar ut inriktningen för kommande investeringar och mot vilken bakgrund de görs. För investeringar som görs i kollektivtrafiken spelar nationella transportmål, målformuleringar och den strategiska inriktning som målbilderna har, en viktig roll för den regionala utvecklingen av kollektivtrafik. (Wretstrand et al, 2012). För regionala transportmål utgör trafikförsörjningsprogrammet (TFP) det viktigaste måldokumentet. Länstransportplanen (LTP) visar på strategisk inriktning, planerade åtgärdsområden och investeringar. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) visar mot vilken bakgrund och mot vilken grundläggande målbild satsningarna görs.

Regionala systemanalyser är exempel på långsiktiga omvärldsanalyser kring regionernas behov av infrastruktur. Systemanalyser förekommer i den regionala utvecklingsstrategin och i andra måldokument. Målbilder och målformuleringar kan ha sin grund i de regionala systemanalyserna. För att skaffa sig en bild över hur målbilder växer fram utifrån de mål som formuleras utgör visionsdokument, mål och strategidokument som beskrivs (se figur nedan) för nationella och regionala

strategidokument. Förståelse kring prioriteringar i infrastrukturplanering kan upptäckas när målbilder i den regionala utvecklingsstrategin, länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet kopplas samman. (Wretstrand et al, 2012).

### Nationella och regionala måldokument

Bildkälla: Trivector, 2015



## 2.2 Målbilden för ett transportsnålt samhälle 2030

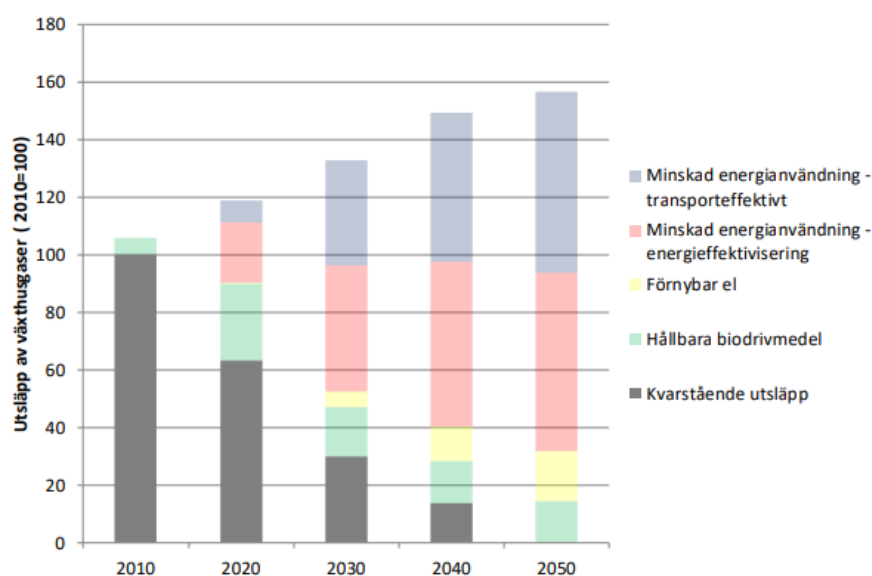
Målet med det transportsnåla samhället finns beskrivna hos nationella myndigheter som Trafikverket, Boverket, Energimyndigheten och Naturvårdsverket där fokus på lösningar ibland skiftar men den gemensamma bilden är att transporterna i samhället ska minska på sikt eller göras mer effektiva. I myndigheternas framtidsscenarioer listas ett omfattande arbete med energieffektiviseringar, biodrivmedel och inriktning mot transportsnåla lösningar. (Se figur ovan). För att öka möjligheterna till transportsnål utformning av städer och landsbygd behöver stora investeringar göras idag för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I Trafikverkets beskrivning av det transportsnåla samhället skapas en målbild som bygger på att transportsektorns mål till 2030 inte kommer nås med enbart energieffektiviseringar (bilflotta med större andel elfordon, ladd stationer etc) eller att andelen hållbara biodrivmedel ökar. Målet med det transportsnåla samhället för transportsektorn beskrivs som flera scenarier där bil- och godstransporter behöver minska totalt sett för att Sverige ska kunna nå klimatmålen (Trafikverket, 2017),

(Naturvårdsverket, 2018), (Energimyndigheten, 2018) och (Boverket, 2018). I målbilden för det transportsnäla samhället är investeringar i kollektivtrafik, cykel och gång viktiga utgångspunkter för att förstå framställningen av det transportsnäla samhället 2030. Men även transporteffektivitet i form av delningstjänster, underlättande av samåkning, bilpooler och teknik som underlättar digital möteskultur samt mobilitet som tjänst (MAAS) ingår i målbilden.

### Framtidsscenarier, transportsektorn

Bildkälla: Trafikverket, 2019



I scenariet för 2050 (Se figur) är andelen minskningar av koldioxidutsläpp inom området för transporteffektivitet lika stor som andelen minskningar av koldioxidutsläpp genom minskad energianvändning/energieffektivisering, vilket visar på betydelsen av satsningar inom hållbara transporter för att samhället ska nå Trafikverkets målbild om det transportsnäla samhället 2030.

## 2.3 Kunskapsläget

Det samlade kunskapsläget inom området för regionala målbilder och investeringar finns kartlagda i rapporter från K2, (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik), VTI (Statens trafiktekniska institut) och TRAFKA (Trafikanalys). Internationellt finns flera studier inriktade på hållbara transporters koppling till folkhälsa och den



regionala organisationens betydelse för policyutveckling i måldokument för städer/regioner. Svensk forskning har i flera studier kartlagt den regionala organisationen kring kollektivtrafik se Rinquist (2016). Forskningen utgörs ofta av fallstudier som undersöker skillnaderna regionalt för kollektivtrafiken gällande beslutsstruktur, i flera fall genom ett kvalitativt tillvägagångssätt se (VTI, 2014). Fallstudier har även gjorts som jämfört hållbar infrastrukturplanering mellan Stockholm, Vancouver och Hamburg se Dicinsson, Isaksson, Gullberg, (2016). Inom kollektivtrafiken publicerade av K2 bland annat undersökt investeringar i kommunala framkomlighetåtgärder för busstrafik studeras se (Sörensen & Petterson, 2018) eller rapporter om kommunernas arbete med att minska biltrafiken (Hrelja, 2018).

Dokumenterade undersökningar av kopplingen mellan regionala investeringar, målbilder och sambanden till organiseringen av den regionala kollektivtrafiken är inte så vanliga och undersökningar av ekonomiska anslag och medel avseende regioner/landsting har tidigare ej gjorts i någon större utsträckning. I ett pågående forskningsprojekt för K2 har denna data under 2018 dock sammanställts.

# Metod och material

I detta kapitel redogörs tillvägagångssättet för att genomföra undersökningen. Här förklaras vilken metod och vilket datamaterial som är insamlat och hur analysen av data genomförts. Till grund för analysen ligger kvalitativa och kvantitativa metoder. Litteratursökning, intervjuer och textanalys är kvalitativ medan databearbetning för investeringar är kvantitativ. Till grund för bearbetning av det empiriska materialet ligger följande metoder.

1. Litteratursökning
2. Jämförande studie, kvalitativ textanalys
3. Intervjuer

## 3.1 Litteratursökning

En litteratursökning har genomförts för att få en uppfattning om vad som skrivits tidigare i ämnet. Källorna har hittats genom sökningar som från LUB-Search, i vissa fall google scholar. I andra fall har tips på källor kommit från handledarna på Trivector och LTH. De flesta källorna kommer från rapporter som skrivits på Trivector, K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik), VTI (Statens trafiktekniska institut), LTH och Trafikverket. Sökord som används är till exempel -*Gång-, cykel- och kollektivtrafik* och -*Investments in Pedestrian,- Bicycle- and Public transport* eller sökord som -*Public Transport Organizations* eller -*Kollektivtrafikens regionala organisation*. Sökord i kombination med -*transportsnålt/transporteffektivt sambälle* har även utgjort sökord likaså sökord för metod. Då har sökorden kunnat vara -*Comparative method* eller *Comparative Study* eller *Comparative research*. Vart efter att sökningarna leder framåt till ökade kunskapsområden har tillämpningen av så kallad snöbollsmetod använts. Med begreppet menas en metod för sökning där forskaren använder sig av den nya kunskapen som vinnas inom ett område. När nya områden för kunskap kartläggs leder det till utökade sökområden (Bryman, 2012).

## 3.2 Jämförande studie

Rapporten använder den jämförbara studien som främsta verktyg för genomförande av undersökningen. Den jämförande studien är utformad i en parvis analys. Fördelen med parvis analys är att metoden med noggrannhet kan undersöka forskningsfrågorna var för sig för att finna likheter, skillnader, samband. Jämförbar forskningsmetod är en vanlig metodik inom statsvetenskap, sociologi och liknade ämnen för att kunna förbättra kunskapsläget och förståelsen av samhället (Bryman, 2016). Med jämförande studien som metod får skillnader och likheter synas som annars hade varit svårare att studera.

Metoden är vanlig inom samhällsvetenskaperna, inte sällan använd för att beskriva styrelseskick, politik med ett kvantitativt tillvägagångssätt (Hantrais, 1995). I denna studie blir ett kvalitativt jämförande metod bäst tillämpad för rapportens forskningsfrågor. Den komparativa metoden används i vissa fall för att utveckla och omformulera hypoteser (Hantrais, 1995). För denna rapport blir den parvisa jämförelsen ett verktyg för att exempelvis urskilja vilka narrativ som styr målbilderna för regionerna där materialet där den parvisa analysen kan fånga både detaljer och se helheter i regionernas framställningar av transportmålen. De metoder som används i en jämförande studie har styrkor och svagheter. I den jämförbara metoden finns svagheter med att utvärdera flera olika typer av förklaringsmodeller eller motsägande förklaringsmodeller (Liphart, 1971). En annan svaghet i metoden kan utgöras av för många variabler men för få undersökande objekt. Arbetet bör inriktas på att minska risken av förekomster av sådant slag. Några riktlinjer i en jämförande studie kan sammanfattas med.

- Öka antalet fall som studeras
- Lagg tonvikt på jämförbara fall
- Minska antalet variabler
- Kombinera variabler
- Använd en lämplig teori

I denna rapport är det viktigt att de regionpar som väljs ut till parvis analys matchar varandra och är jämförbara. Genom att jämföra regioner som har liknande förutsättningar blir de slutsatser som dras i rapporten mer tillförlitliga. Innan regioner med högre och lägre investeringsgrad paras ihop studeras ifall de regionala förutsättningarna är snarlika vilket annars skulle kunna skapa metodologiska problem i de slutsatserna dras av det insamlade materialet. Snarlika förutsättningar i kombination med narrativ teori som blir en relevant teori för undersökningen och jämförelsevariabler kopplat till de forskningsfrågor som rapporten utgår från.

Genom att dra ner på antalet variabler för jämförelser mellan regionerna underlättas arbetet då risken annars är att det empiriska materialet blir alltför stort och spretigt för att dra slutsatser kring (Liphart, 1971). Det är dock viktigt att antalet fall (par) jämförelser i studien är tillräckligt många, vilket givetvis även är kopplat till om undersökningen har en kvalitativ eller kvantitativ utgångspunkt. I den här undersökningen som utgår från en kvalitativ metod har antalet regionpar bestämts till

fyra där bedömning gjorts att antalet par är lämpligt. Hälften av de totalt åtta regionerna har lägre investeringar i budgeten till kollektivtrafik beslutade för år 2018 och den övriga hälften har högre investeringar i budgeten till kollektivtrafik. Därför blir regionförutsättningarna som är baserade på regiondata viktiga utgångspunkter då regionparen väljs ut.

### 3.2.1 Urvalskriterier för regionparindelning

För att kunna välja regionpar som matchar varandra i den parvisa studien studeras och jämförs de regionala förutsättningarna för variationer i landareal, folkmängd och invånare per kvadratkilometer mellan regionerna. Skillnader och likheter sammanställs för urval till regionpar. De regionpar som väljs ut får inte skilja för mycket avseende landareal, folkmängd och invånare per kvadratkilometer. Faktorer som landareal, folkmängd och invånare per kvadratkilometer påverkar faktorer som kostnaden för kollektivtrafiken inom varje region, därför väljs paren till jämförande studien ut med hänsyn till regiondata. Regionens geografiska storlek, fördelningen mellan stad och landsbygd, redogörs som invånare per kvadratkilometer och folkmängd är några huvudsakliga faktorer att utgå från även om det finns andra faktorer också (SKL, 2017).

En förklaring till variablerna för regiondata kan vara att en glesbefolkad region med stor landareal har svårare förutsättningarna att få en lönsam kollektivtrafik då mindre antal resenärer ger lägre biljettintäkter än regioner som är mer tätbefolkade och har större folkmängd. Kostnaden för kollektivtrafiken subventioneras ungefär till hälften av regionerna (och stat, kommun) och den andra finansieras av verksamhetsintäkter, vilket utgörs främst av biljettintäkter (TRAFKA, 2019).

### 3.2.2 Utbudskilometer

Hur mycket trafik som erbjuds resenärer i form av utförda kilometer i kollektivtrafiken mäts med utbudskilometer (TRAFKA, 2019). Kostnaden för kollektivtrafik blir alltså högre i en region med ett större utbud av utbudskilometer. I den parvisa analysen blir det viktigt att jämföra ifall nivån på investeringar påverkar faktorer som utbudskilometer. Regionpar som väljs ut till analys behöver inte ha jämförbara siffror för antal utbudskilometer, men däremot indikerar utbudskilometer vilken service kollektivtrafiken erbjuder (SKL, 2017).

#### **Tabell över regiondata, urvalskriterier för regionpar**

Regiondata som grund till urval av regionpar	
Landareal	-
Folkmängd	-
Invånare per kvadratkilometer	-

### 3.2.3 Parvis analys, jämförelsevariabler och tabell

Den jämförande studien sker genom att jämförelsekriterier (variabler) samlas in för varje regionpar som sammanställs. Det är viktigt att tänka igenom vilka frågor som den jämförande studien vill besvara så att relevanta jämförelsevariabler formuleras. Formuleras jämförelsekriterierna noggrant blir det insamlade materialet för studien relevant för de forskningsfrågor som uppställts (Lipjart, 1971). Variablerna för jämförelser ska inte vara för många då risken finns att det insamlade empiriska materialet blir för omfattande och att jämförelsen svår att undersöka. De jämförelsekriterier som plockats fram har koppling till forskningsfrågorna för rapporten.

Vid inledningen av varje parvis jämförelse mellan regionerna åskådliggörs några av de undersökta jämförelsevariablerna. Tabellen fylls med några korta kommentarer som utvecklas under varje frågeställnings kursiva rubrik i den löpande texten.

#### Utformning av jämförelsetabell, regionpar

Region	<i>1</i> Narrativ	<i>2</i> Organisation	<i>3</i> Målbildernas koppling till budget	<i>4</i> Transportsnålt 2030	<i>5</i> Integrerade målbilder

*1. Regionala mål och narrativ*

De regionala målformuleringarna och målbilderna i länstransportplaner, trafikförsörjningsprogram och den regionala utvecklingsstrategin undersöks i en systematisk sökning efter målformuleringar. Från målbilderna tolkas de regionala narrativen kring synen på transporter och infrastruktur där målbilderna för varje region analyseras med de tre måldokumenterna samlade. Målkonflikter undersöks och målformuleringarna jämförs med varandra.

### *2. Organisationen*

Organisationsstrukturen analyseras utifrån regionens webbsidor och genomförda intervjuer med regionala tjänstemän och experter där skillnader i den politiska organisationen och tjänstemannaorganisationen undersöks. Textmaterialet och intervjuerna kring organiseringen av kollektivtrafik studeras för att kartlägga regionala skillnader i beslutsgången och struktur.

### *3. Målbildernas koppling till budget*

Här undersöks målbildernas relation till investeringarna som gjorts för den regionala budgeten till kollektivtrafik 2017 (gällande 2018) och de ekonomiska anslagen i länstransportplanen 2018-2029 för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

### *4. Transportsnålt 2030*

Under rubriken samlas uppgifter in för mål om utsläppsminskningar fram till 2030. Vad för åtgärd som skrivs in anger regionens huvudsakliga inriktning och de delas in efter kategorier som exempelvis kan utgöras av

- Yteffektiv stadsplanering
- Jämställdhet och hälsa i transportplanering
- Mål för minskad biltrafik. T ex separerade busskörfiler eller cykelöverfarter

### *5. Integrerade målbilder*

Som integrerad målbild räknas att mål inom olika områden, som klimat, jämställdhet i transportplanering, utsläppsmål och yteffektiv stadsplanering, där sammankopplade och integrerade i målbilder finns i de enskilda målbeskrivningarna. En integrerad modell visar att kunskap finns om att målbilderna behöver vara sammankopplade och inkluderas med varandra för att kunna öka graden av måluppfyllelse.

## **3.2.4 Undantag för ”integrerade målbilder” och utvecklad redogörelse för narrativ i diskussionsdelen**

När analysen av regionparen görs inleds arbetet med att en tabell där jämförelsekriterierna visualiseras. Tabellen åtföljs av att jämförelsekriterierna radas upp under kursiva rubriker, där resultatet för undersökningen för båda regioner

sammanfattas i den löpande texten. Undantag görs för jämförelsevariabeln ”*Integrerade målbilder*” då området präglar samtliga delar av jämförelsevariablerna skrivs detta område ner i den löpande texten varefter det är lämpligt och har därför ingen rubrik i den löpande texten. Området för narrativ redogörs för i denna del men endast i kortfattad form. I diskussionsdelen återkommer narrativtolkningen men denna gång utifrån en bredare syn där kopplingen till långsiktiga underliggande värderingar och berättelser kopplat till de regionala transportmålen diskuteras och kopplas till rapportens frågeställningar.

### 3.3 Kvalitativ textanalys

Kvalitativ textanalys är en grundläggande metod för forskning och den används inom flera vetenskapliga fält. Det grundläggande antagandet för denna metod är att helheten i texterna är det centrala för det forskaren undersöker och att det innebär något annat än summan av delarna (Esaiasson et al, 2003). För att kunna utföra en textanalys på ett strukturerat sätt finns olika sätt att arbeta med texterna och innehållet som undersöks. Två sätt att arbeta är att systematisera och kritiskt granska textinnehållet. Att systematisera innebär att klargöra strukturen för det material som studeras, ett annat sätt att systematisera eller *logiskt ordna* innehållet i texterna (Esaiasson et al, 2003). Till grund för undersökningen av regionala mål och målbilder ligger analyser av:

- Länstransportplaner
- Trafikförsörjningsprogram
- Regionala utvecklingsstrategier
- Regionernas webbplats

Valet av strategidokumenterna baseras på länstransportplanens betydelse för regionens kommande investeringar och satsningar i infrastruktur ur ett ekonomiskt perspektiv. Det viktigaste regionala beskrivande dokumentet gällande transportmål för gång-, cykel- och kollektivtrafik är regionernas trafikförsörjningsprogram. Den regionala utvecklingsstrategin bidrar till att förstå den strategiska målbilden i inriktningen för satsningarna som görs och är ett viktigt dokument för att skapa en bild av vilka narrativ som kan ligga bakom de satsningar som görs. Material för textanalys har även utgjorts av regionernas webbsidor kring politisk styrning och kollektivtrafikens organisering.

## 3.4 Insamling och bearbetning av data

### 3.4.1 Insamling av data

Regiondata som ligger till grund för det parvisa regionurvalet är insamlad från KOLADA (Kommun- och landstingsdatabasen). Insamling av ekonomiska data om regionernas investeringar i kollektivtrafik samlas in från Trafikanalys (TRAFKA). Parallellt med denna statistik samlas investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik in från de regionala länstransportplanerna 2018-2029. Därefter har ekonomiska medel per invånare i budgeten för kollektivtrafik dividerats med uppgifter kring regionernas totalbudget (2017). Siffrorna i beräkningen ger en procentuell fördelning för de regionala anslag i budgeten som går till investeringar i kollektivtrafik.

Regionernas länstransportplaner har samlats in via regionernas webbsidor eller Trafikverkets webbplats. I länstransportplanerna listas åtgärdsplaner för planperioden 2018-2029 indelat i olika åtgärdsområden. Först har regionernas totalbudget dokumenterats och därefter har anslagen till gång-, cykel- och kollektivtrafik för hela planperioden fram till 2029 urskilts från åtgärdsområdena för varje region.

### 3.4.2 Bearbetning av data, arbetsprocess

Arbetet inleds med att (1) sammanställa en tabell för regionernas anslag i budgeten 2017 för kollektivtrafik. Regionanslag per invånare för kollektivtrafik dividerat med totalbudget (se tabell i kap 5) tillsammans med anslagen till gång-, cykel- och kollektivtrafik för de regionala länstransportplanerna 2018-2029. (2) Sammanställa regionfakta. (3) Regioner med likheter i landareal, folkmängd och invånare per kvadratkilometer sorteras ut. (4) De sammanlagda anslagen i budgeten jämförs med regionfakta (5)

Därefter tas åtta regioner ut till parvis analys där fyra regioner med högre investeringsgrad i anslagen till budgeten 2017 för kollektivtrafik jämförs med fyra regioner där investeringsgraden är lägre (6) Regionala mål och målbilder studeras för att upptäcka samband mellan de investeringar som görs och målbilderna som formuleras i dokumenten. (7) Sedan undersöks målbilderna med koppling till hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten är organiserad där data från regionernas webbplatser och semistrukturerade intervjuer kring sammanställs och jämförs (8) Regionala narrativ urskiljs baserat på formuleringarna i måldokumentet och intervjuerna sammanställs i rapportens diskussionsdel.



### 3.5 Semistrukturerade intervjuer

För genomförande av de kvalitativa intervjuerna har semistrukturerade intervjuer utgjort metoden där vissa teman utgjort utgångspunkter för frågor som sedan följdes upp av ett öppet samtal. I den semistrukturerade intervjun blir intervjuprocessen mer flexibel, där öppenhet för tolkning av frågorna från intervjupersonens sida blir större (Bryman, 2012). Det finns vissa regler som kan vara viktiga att följa vid genomförandet av semistrukturerade intervjuer där den viktigaste är att ställa öppna frågor vid intervjutillfället (Bryman, 2012). Att skapa en intervjuguide är ett sätt skapa en struktur för de frågor som är viktiga för studien att besvara. Det kan ibland vara svårt att få personen man intervjuar att utveckla sina svar. För att få den svarande att utveckla sina svar kan den som leder intervjun ställa korta motfrågor och ge tid åt den svarande av att utveckla sina svar (Bryman, 2012).

Data insamlat från intervjuerna gäller endast förståelsen av skillnader i den regionala organiseringen av kollektivtrafik och berör ej områden för gång och cykel. Anledningen är att området för kollektivtrafik är kopplat till budgetfrågor och regional organiseringen/beslutsstrukturen på ett sätt som inte finns för gång och cykelfrågor. Intervjuerna som genomförts bygger på kontakt med regionala tjänstemän i telefonsamtal och mejlutskick. För att samla in uppgifter kring den regionala organiseringen av kollektivtrafik har mejl skickats till samtliga regioner med förfrågan om att komma i kontakt med ansvarig nämnd för kollektivtrafiken. Inledningsvis undersöktes de svar som inkom från de regioner som svarade på det första utskicket. Sedan kontaktades de regioner som inte svarade med ett nytt mejl om önskad återkoppling. Telefonintervjuer genomfördes i regioner för urvalet till den parvisa analysen där uppgifter behövde klarläggas. För den kvalitativa samtalsintervjun är det viktigt med valet av person för intervjun. Det är bättre att finna en relevant person för forskningsfrågan än att visa på mängd av genomförda intervjuer (Esaiasson et al, 2003). För att få svar på skillnader i organiseringsfrågor har rätt tjänsteman inom urvalet för regioner varit viktig att välja ut, och det bestäms av hur regionen ser ut och vilken person som ansvarar för frågorna och som kan ge bäst svar på vad som undersöks.

#### *Urvalsprocess*

Då organiseringen av den regionala kollektivtrafiken ser olika ut i regionerna där beslutsprocessen för budgeten till kollektivtrafiken skiljer sig har urvalsprocessen inneburit att samla representanter från olika verksamhetsområden inom den regionala organisationen för kollektivtrafiken. I vissa regioner kan tjänstemän som arbetar som samhällsutvecklare, ansvariga inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller nämndsekreterare i kollektivtrafiknämnden utgöra bäst lämpat urval. Skälet till detta är att regionerna organiseras olika och att det finns skillnader i kollektivtrafikorganisation mellan större och mindre regioner. För urvalet

till intervjuerna har representanter från olika regionala områden behövts för att kunna täcka frågor kring beslutsstruktur i organisationen.

Mats Améen, senior trafikonsult på Trivector traffic intervjuades kring frågor om den regionala organiseringen av kollektivtrafik. Mats blev tillfrågad om rollen av kollektivtrafikexpert inom ämnet, där litteratursökningen inte räckte för att samla information i ämnet. Inom organisationen behövdes information om kollektivtrafik och budgetfrågor besvaras sammanfattningsvis för representanter från följande områden.

- Kollektivtrafikmyndigheten
- Nämndsekreterare, kollektivtrafik
- Samhällsstrateger
- Kollektivtrafiksamordnare
- Expert, kollektivtrafikorganisation

Urvalsprocessen har skett genom att först undersöka hur organiseringen av kollektivtrafik ser ut för de regioner som väljs ut till den parvisa analysen. Utifrån uppfattningen som bildas om organiseringen i regionerna faller urvalet på de tjänstemän inom regionen som hanterar det området som bäst svarar på frågor om hur bilden av beslutsprocessen ser ut i den regionen.

#### **Intervjupersoner, intervjudatum och befattningsområden**

Intervjuperson	Datum	Region	Befattning
Mattias Landin	2019-01-10	Värmland	Samhällsstrateg
Heidi Thörnberg	2018-12-03	Västerbotten	Chef, kollektivtrafikmyndigheten
Christoffer Westerberg	2010-01-10	Gävle	Samhällsstrateg
Johanna Tydén	2018-12-12	Östergötland	Nämndsekreterare
Mats Améen	2019-03-25		Senior trafikonsult, Trivector traffic

#### *Etiska aspekter*

Vid genomförande av intervjuerna togs hänsyn till aspekter som att uttalen i en uppsats av en tjänsteman kan innebära bekymmer om förändringar sker som innebär att förutsättningar av det som undersöks granskas. En aspekt gällande organisation är att det oftast rör sig om en komplex struktur som det sällan finns entydiga svar kring. Då ansvariga tjänstemän intervjuades inom organisationen finns möjlighet att personliga uppfattningar kommer till uttryck i intervjuerna. Intervjuerna har genomförts med dessa aspekter i beaktning. Intervjufrågorna i denna studie är av en

sådan karaktär att det inte har uppkommit några problem kring om innehållet har utlämnat känslig personlig information vilket gjort intervjuarbetet enklare i detta arbete.

### 3.5 Validitet och reabilitet

Att försäkra sig om att studien uppfyller validitet och reabilitet gör att arbetets resultat och de slutsatser som dras i forskningen blir mer tillförlitliga. Validitet avser att mäta vad som är relevant i sammanhanget och reabilitet avser att mäta på ett tillförlitligt sätt. (Bryman, 2012) och (Esiasson, 2003). Siffrorna från Trafikanalys (TRAFA), gällande de regionala investeringarna i kollektivtrafik beslutas för 2017 samlas årligen in i en databas där uppgifterna bygger på intervjuenkäter ställda till respektive region från TRAFA. (Trafikanalys Mats Wiklund, 2018). Regionala variationer i landareal, folkmängd och invånare per kvadratkilometer (se kap 3.2.1) har samlats in från KOLADA (kommun- och landstingsdatabasen). Dokumenteringen av mål och målbilder utgörs ofta av texter på ibland upp till två sidor i ett måldokument. Genom att tre olika typer av måldokument studerats ger det analysen bredd i data för rapporten. Intervjuer med personer knutna till kollektivtrafikorganisationerna stöds med textanalyser av de regionala webbsidorna samt informationen i de insamlade strategidokument. Länstransportplanen bidrar med långsiktiga ekonomiska data för att skapa en bild av planerade regionala investeringarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik 2018-2029.

Den regionala budgeten för 2017 ger en bild av i de regionala investeringarna som görs till kollektivtrafik. Gång och cykelinvesteringar kan kommunerna själva i större utsträckning besluta över. (Hiselius, 2018). För de regionala investeringar i kollektivtrafik ger regionbudgeten 2017 en nulägesuppfattning över de investeringar som görs. Regionbudget till kollektivtrafik har haft störst betydelse när urvalet till den parvisa jämförelsen görs. Region Västerbotten och Region Gävleborg har lägre investeringar i regionbudgeten 2017 men regionernas långsiktiga investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik för länsplanen 2018-2029 är högre än den jämförda regionen i den parvisa analysen. Mot bakgrund av att investeringarna i länsplanen görs för en längre tid framöver och att garantierna för planerade investeringar blir genomförda är osäkrare i länstransportplanen ger siffrorna för regionbudgeten 2017 högre validitet för urvalet av regioner till den parvisa analysen. I vissa fall har de enskilda ekonomiska posterna i länstransportplanen diskuterats och tagits fram i dialog med handledarna då poster inom områden för gång-, cykel- och kollektivtrafik varit svåra att bestämma. För de flesta länsplaner är dock dessa uppgifter tydliga att bestämma då regionerna redovisar en tabell över investeringsområden i länstransportplanen.

# Resultat, litteratursökning

I denna del presenteras resultat från litteratursökningen. De områden som valts ut som redovisning av litteratursökningen är de för rapporten mest väsentliga områdena.

Kollektivtrafikorganisationen är ett regionalt område som är komplicerat att beskriva därför krävs en längre bakgrund för introduktion till området. Mål för yteffektivitet och mål för jämställdhet och hälsa i transportsystemet vanliga regionala mål som ofta redovisas med koppling till klimat och minskade utsläppsnivåer och behöver ges som bakgrund till analysen av mål och målbilder som undersöks senare i resultatdelen.

## 4.1 Kollektivtrafikorganisation

### 4.1.1 Regional kollektivtrafikorganisation

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har sedan 2012 (när den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft) ansvaret för att organisera och bedriva kollektivtrafik. Därför har regionerna en viktig betydelse i det utbud som finns för offentligt finansierad regional kollektivtrafik. I regionerna är det sedan 2012 lag på att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för kollektivtrafiken (Ringqvist, 2016). Från det regionala perspektivet fördelas statliga medel till kollektivtrafiken men anslagen beslutas därefter regionalt. Investeringar i infrastruktur och transporter behöver planläggas tidigt och beslutas över lång tid framåt för att planerade mål och strategier ska bli verklighet (Trafikverket, 2019).

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKTm, och kollektivtrafiknämnden KTN styrs av regionfullmäktige eller av regionstyrelsen. Kollektivtrafiknämnden bereder i förslag till fullmäktige budget för kollektivtrafiken. Därför spelar de enskilda ledamöterna i kollektivtrafiknämndens kunskap och förståelse för kollektivtrafikfrågor med koppling till hållbara transporter en viktig roll för de ekonomiska medel och den långsiktiga strategiska inriktningen som tillförs kollektivtrafiken i den regionala budgeten (Lidestam et al, 2016).

Generellt kan en kollektivtrafikorganisation definieras utifrån tre olika nivåer enligt Hultén (2018)

- Strategisk nivå, relaterad till politiska beslut och mål: ligger i Sverige på en myndighet.
- Taktisk nivå, som konkretiserar övergripande mål: definition av utbud och taxor.
- Operationell nivå: drift av ett kollektivtrafiklinjenät och kostnadskontroll

#### 4.1.2 Betydelsen av samverkan i kollektivtrafikorganisationen

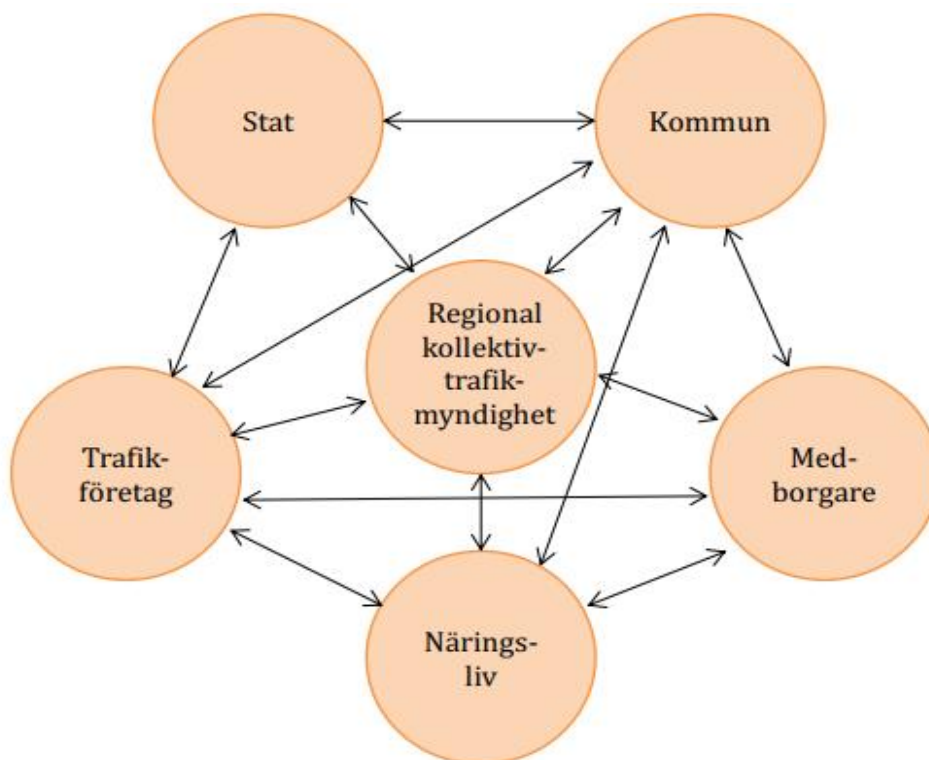
Betydelsen av samverkan inom kollektivtrafikorganisationen är särskilt viktig (Trafikverket, 2019) och är en förutsättning för att regionala mål inom kollektivtrafik ska kunna uppnås. Samverkan sker främst på nivåer som omfattar:

- Nationell nivå,
- Regional nivå,
- Kommunal nivå
- Med privata aktörer som exempelvis äger stationsbyggnaderna

Samverkan är för det mesta en komplex företeelse som i sig kantas av flera olika hinder och förtjänster för inblandade aktörer. (Hultén, 2018). Att försöka skapa strukturer för samverkan är vanligt på regionnivå där men att önska precisa resultat och utfall av samverkansprocesser är svårt. Förhandling, dialog och förtroendeskapande åtgärder är exempel på vad samverkansprocessen ofta innebär (Hultén, 2018). Målinriktade resultat kan bli svåra att nå då dessa processer i grunden handlar om individer som gemensamt ska uppmuntras till engagemang och där ledarskapet i processerna spelar en viktig roll för att över tid bygga det förtroende som är önskvärt (Hultén, 2018).

#### **Figur 1, nätverk av aktörer som styrs genom samverkan**

*Bildkälla:* Hultén et al, 2018



#### *Delar i dialogprocessen*

Samverkansprocesserna blir en del av ett arbete som kräver en ärlig, öppen och inkluderande dialog för att kunna utvecklas men också för att kunna behålla en struktur där parterna kan känna sig bekväma med ledarskapet (Pettersson & Hrelja, 2018). Att känna igen mönster och låta aktörer från olika organisationer arbeta sig samman blir även en del i samverkansarbetet som kan benämnas samhandling. Att i samverkansprocessen därför också belysa betydelsen av samhandling kan vara en del i förståelsen av olika samverkanskvaliteter.

”En annan lärdom är att om samverkan ska etableras, krävs mer än regler och gemensamma normer. Det fordras även att aktörer från olika organisationer faktiskt arbetar samman så att deras olika handlingsmönster blir utgångspunkt för andra i samverkansprocessen. Att härma och att samhandla kan alltså stärka samverkan. Återigen återkommer vi alltså till att ordet samhandling bättre fångar nödvändiga samverkanskvaliteter än ordet samverkan”. (Hultén et al s 10, 2016).

### **4.1.3 Exempel på nationell samverkan: fördubblingsmålet 2008 av kollektivtrafiken**

På nationell nivå startades 2008 ett uppmärksammat projekt genom samverkan mellan branschorganisationerna och intressenter. Projektet om fördubblingsmålet av kollektivtrafiken. I VTI:s rapport – Kollektivtrafik som verktyg regional utveckling kan man läsa att om målsättningen med marknadsandelen skulle uppfyllas, skulle det betyda en radikal omställning av dagens transportsystem.

”Kollektivtrafikbranschen, inklusive ansvariga sektorsmyndigheter, har inom det s.k. fördubblingsprojektet enats om målsättningen att i första hand fördubbla det totala resandet med kollektivtrafik i Sverige samt i förlängningen fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Om målet för marknadsandelen ska kunna uppnås krävs en radikal omställning av dagens transportsystem.” (VTI s 11, 2012).

Att målet formulerades och visar på framgång i samverkansprocessen mellan branschorganisationerna och de nationella och regionala aktörerna för organisering av kollektivtrafik. Fördubblingsmålet har idag (2019) mattats av något och detta faktum påvisar en del av de svårigheterna som finns med måluppfyllelse och kontinuitet i samverkansprocessen inom kollektivtrafiken.

### **4.1.4 Problembild kopplat till organiseringen av kollektivtrafik**

Forskning visar att någon optimal modell för organisering och styrning av kollektivtrafik är svår att uppnå då styrning, organisation och finansiering är komplexa delar i en organisation som inte kan skifta fokus och förändra sig så enkelt, där olika grader av politisk och marknadsmässig styrning på olika sätt präglar organiseringen av kollektivtrafik.

”Ett flertal internationella studier, bl.a. van de Velde och Wallis (2012), har dock på senare år kunnat konstatera att det inte verkar finnas en optimal modell för hur kollektivtrafiken skall organiseras. Det finns för- och nackdelar med olika grad av reglering, eller om man så vill, avreglering.” (Dickinson & Wretstrand 2015).

Organiseringen av den regionala kollektivtrafiken är omgärdad av ett flertal återkommande problem som gör att utbudet av kollektivtrafik inte alltid hänger

samman med de investeringar som görs eller mål som finns beskrivna i målbilder för kollektivtrafiken.

”Storstadsregionerna brottas med stora problem vad gäller tillförlitligheten hos kollektivtrafiken. Andra problem som lyfts fram är föraryrkets bristande status, svag lönsamhet hos trafikoperatörerna, bristande framkomlighet, dålig samordning av resevillkor, pris- och biljettsystem och information och brister i resenärsinflytande. (KOLL framåt, 2007)

#### *Mätning av (Nöjd-kund Index)*

Det finns flera regioner som jobbar med måluppfyllelse utifrån värdemätningar från så kallat Nöjd-kund Index (NKI-värde). Bra resultat i NKI-mätningar behöver *inte* hänga samman med stora regionala investeringar i kollektivtrafiken. I regioner där kollektivtrafikens marknadsandel är hög finns fler resenärer som har bilen som resealternativ. Dessa resenärer har ofta höga krav på kollektivtrafikens funktion och ger låga kundbetyg. Exempelvis har Stockholm alltid legat lågt i kundnöjdhet trots att den bäst utbyggda kollektivtrafiken finns där (Améen, 2019).

### **4.1.5 Kostnadsutveckling och upphandlingsprocess**

#### *Kostnadsutveckling kollektivtrafik*

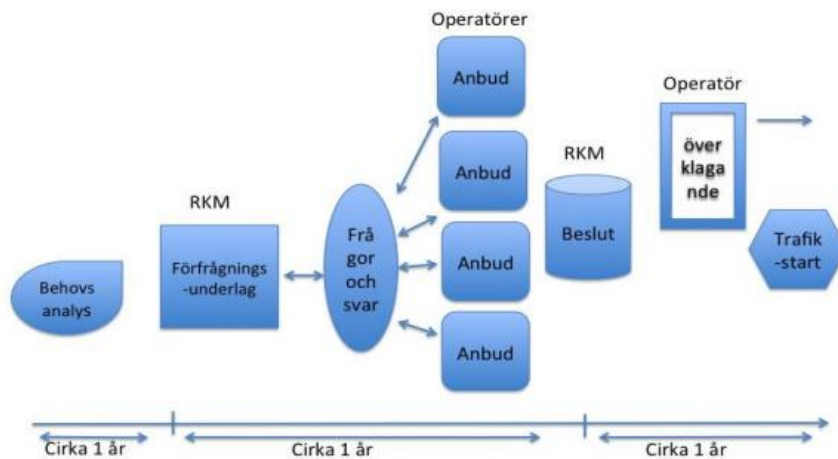
Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar i hög grad mer än själva trafikutbudet. Det är idag inte helt kartlagt varför kostnaderna stiger så snabbt som det har gjort de senaste åren. Den största skillnaden har skett på senare år och det kan finnas flera förklaringar till detta. (Lidestam et al, 2016). Ett par studier visar på att övergången till konkurrensupphandling av kollektivtrafikavtal inledningsvis ledde till en kostnadsminskning men att kostnaderna ökat i samband med att avtalen ska upphandlas på nytt (Lidestam et al, 2016). Kontraktens utformning är en annan faktor man brukar peka på där man skiljer på nettokontrakt, bruttokontrakt och incitamentskontrakt. De ökade krav som på senare tid ställts på miljöåtgärder, tillgänglighet och förbättrad tillgänglighet kan påverka konkurrenssituationen på marknaden där de ökade kraven kan försvåra för små företag. (Lidestam et al, 2016).

En annan orsak kan vara att satsningar på starka stråk, stråk med stora resandeflöden, främst görs som utökningar av verksamheten. Om satsningarna istället gjorts med en omfördelning av befintliga resurser, hade kostnadsutvecklingen kunnat dämpas. Omfördelningar innebär emellertid att vissa grupper får försämringar, vilket är politiskt känsligt (Améen, 2019).

#### **Figur 3, Upphandlingsprocessen och dess tidsaxel**

*Bildkälla:* Lidestam et al, 2016





### *Upphandlingsprocessen*

Upphandlingsprocessen för kollektivtrafik sträcker sig över en längre tid och knyter an till samverkan mellan flera aktörer. Processen inleds med att den regionala kollektivtrafikmyndigheten annonserar i media om att operatörer kan anmäla sitt intresse för att delta på ett första möte angående kommande upphandling. På detta möte har operatörerna chans att ge sina synpunkter på upphandlingen samt tillkännage sina önskemål om innehåll och utformning av ett så kallat förfrågningsunderlag (FU).

Ett år efter detta möte har RKT kontakt med de intressenter som är kvar och förmedlar innehållet i det utformade förfrågningsunderlaget. Intresserade operatörer ges vid tillfället chans att ställa frågor över webb och sedan skickas anbud. Detta ska ske inom ett år efter att FU tillkännagivits. Efter detta startar arbetet med att utvärdera samtliga anbud (Lidestam et al, 2016). Kortare kontraktstidsperioder ger fler företag möjlighet att lägga anbud och längre avtalsperioder underlättar för operatörerna att göra investeringar. Upphandlingsprocessen kan delas in i upphandlingsfas, planeringsfas och avtalsperiodsfas (Lidestam et al, 2016) (Holmberg, 2013).

## 4.2 Yteffektiv transportplanering och minskad biltrafik

Förtätning av stads kärnor har blivit viktiga delar i modern stadsplanering. I takt med att städerna omvandlas mot ökad förtätning uppkommer problem kopplat till de transporter som staden tidigare varit anpassad till. (Hultén et al, 2016). Detta betyder att investeringar i kollektivtrafik, cykel och gång blir betydelsefulla verktyg i planeringsprocessen för yteffektiva lösningar då trängseln ger upphov till försämringar av stadsluften, risk för olyckor med oskyddade trafikanter, buller och störningar. (Isaksson et al, 2015). En viktig för metod för stadsplanerare/trafikplanerare är att ge prioritet till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Separerade körfält för bussar och cykelöverfarer är exempel på detta.

”Den andra vanligen förekommande åtgärden för att minska andelen biltrafik är att ge gång-, cykel- och kollektivtrafik en prioritet där de konkurrerar med biltrafiken om utrymme genom regleringar av hastigheter, företrädesreglering, regleringar av gatuutrymme och prioritering i signal (så kallad grön våg). Denna typ av åtgärder är dock inte lika vanligt förekommande som strategin att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik ens attraktivitet.” (Hrelja s 14, 2018)

Yteffektiva lösningar kan utgöras av infrastruktur för gång- och cykelvägar men också spårbunden kollektivtrafik och elhybriddrivna bussar med så kallad BRT-lösning som ger mer effektiva på- och avstigningar. Vad lösningarna handlar om är att ge oskyddade individer trygghet och säkerhet samtidigt som plats frigörs till stadsplanering (Hultén et al, 2016). Investeringar som görs inom gång-, cykel- och kollektivtrafik ska sträva efter att bli så smidiga, komfortbetonade och attraktiva att bilen inte framstår som det bästa alternativet för transport och på det sättet skapa städer anpassade mer anpassade för alla människor att röra sig i (Koglin & Petterson, 2017) (Isaksson et al, 2017).

“Through the combination of clear planning strategies, cities would be designed at the personal scale to allow both high-quality accessibility and a high-quality environment. The intention is not to prohibit the use of the car, as this would be both difficult to achieve and it would be seen as being against notions of freedom and choice. The intention is to design cities of such quality and at a suitable scale that people would not need to have a car.” (Banister, 2008)

#### *Bilfria innerstäder och miljözoner*

Utformning av städer med yteffektiv stadsplanering är viktigt för att minska bilanvändningen i tätorterna. I städer runt om i världen på senare år tagits beslut i riktning mot bilfria innerstäder, bilfria veckodagar eller upprättande av miljözoner. I augusti 2018 fattade Oslo kommun beslut om en bilfri innerstad kring stadskärnan (Citylab, 2018). Bakgrunden för beslutet ligger i ökade utsläpp till följd av fler bilar i innerstäderna och att luftföroreningarna ökat. För att beslut om bilfria zoner ska ske

så effektivt som möjligt utan att motståndet mot förändringarna blir för stort krävs att parallellt ökade investeringar i spårburen trafik eller investeringar i gång- cykelinfrastruktur (Isaksson et al, 2017). I franska städer läggs investeringar på modern spårburen trafik på grön mark, vilket dämpar ljudnivåer och skapar trivsammare miljöer (Arkitekten, 2018). Bilfria innerstadszoner kan knyta attraktivitet och uppmärksamhet till städerna och verka för ökad handel då områdets attraktivitet ökar med minskat buller och grönare ytor i stadsplaneringen.

### 4.3 Transportmål för jämställdhet och hälsa

Kvinnor och män transporterar sig på olika vis i både pendling och fritidsresor. Flera studier har under en tid visat på att män och privilegierade gruppers biltransporter sker på bekostnad av lägre investeringar i hållbara transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hälsomål, jämställdhetsmål och utsläppsminskningar nås inte då beslut kopplat till transportplanering ger prioritering av bilen i översiktsplaner, detaljplaner mm. (Winslott Hiselius & Smidfelt Rosquist, 2018) (Levin et al, 2016) och (Kronsell et al, 2016). Flera forskningsstudier pekar på att större investeringar behöver ske inom gång-, cykel- och kollektivtrafik för att förändringar ska ske för individernas tillgång till gatuutrymmet ska bli mer jämställt. Tydligare investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik får fler grupper av individer att inkluderas i transportsystemet vilket möjliggör ökad grad av demokrati i transportsystemets utformning. Satsningar med hållbara transporter ökar graden av jämställdhet i gatuutrymmet mellan män (privilegierade) och kvinnor, men att även barn och handikappade (oskyddade trafikanter) ges mer demokratisk inkludering i våra allmänna gatumiljöer. (Smidfelt Rosquist & Winslott Hiselius, 2018).

Prioriteringen av bilen i framförallt tätort och städer hänger samman med att beslutande (privilegierade) personer tillhör grupper av individer som själva använder bil i sin vardag och det förhållandet präglar de beslut som fattas. Yngre, äldre, handikappade personer och kvinnor har signifikant lägre representation i de sammanhang där besluten fattas och därigenom skapas ett demokratiskt problem för hur gatumiljöerna ser ut och vilket drabbar grupper av individer som inte är representerade i de beslutande församlingarna. (Smidfelt Rosquist & Hiselius, 2018) (Regeringskansliet, 2019). Därför ingår strävan mot ett mer jämlikt transportsystem idag som en del av de nationella transportpolitiska målen för regeringens politik där förståelsen för skillnader mellan män och kvinnors behov och agerande i transportsystemet ska genomsyra de beslut som tas. (Regeringskansliet, 2019), (Levin et al, 2016).

Ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar hälsan för individer som har konstaterats i flera forskningsstudier. De investeringar som görs inom hållbara transporter öppnar möjligheter till att nå viktiga hållbarhetsmål som bättre luft, genom minskade partikelutsläpp, minskat buller i tätortsmiljön genom minskad biltrafik, och förbättrad folkhälsa. Om fler personer använder sig av hållbara trafikslag som gång-, cykel-, - och kollektivtrafik kan beteendet påverka folkhälsotalen i mycket stor omfattning, då motionen som sker i samband med transporterna höjer den dagliga motionen vilket förbättrar folkhälsan avsevärt.

(Clark et al, 2012).

Investeringar i hållbara transportslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik ger förutsättningar till stora kostnadsminskningar för sjukvården där statistik över dödsfall orsakade av partikelutsläpp kan synliggöras tidigt i stadsplaneringsprocesser och bestämmas i kommunala översiktsplaner. I Trivectors rapport för besparingar i sjukvård i Örebro där målet är 60% resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik skulle det motsvara 44 sparade liv och besparingar i sjukvården till ett värde på 1, 75 MDR per år. (Trivector, 2017).

# Resultat, datainsamling

## 5.1 Tabell, regionala investeringar

### Tabell regioner för urval till jämförande studie

Källa: TRAFI 2017, Lena Hiselius, LTH. samt KOLADA. Andel koll/region budget beskr i kap 3.2

URVAL: Lågre investeringsgrad=\* Högre investeringsgrad=^

Regioner	Landareal kv km	Folkmän gd	inv per kv km	Region budget 2017	Andel hållbara transporter av LTP
Blekinge	2 931	159 371	54	6,1%	14%
Dalarna	28 029	286 165	10	6,9%	20%
Gotland	3 135	58 595	19	2,8%	25%
Gävleborg*	18 118	285 637	16	4,8%	42%
Halland	5 427	324 825	60	5,4%	21%
Jämtland Härjedalen^	48 935	129 806	3	5,9%	36%
Jönköping	10 437	357 237	34	6,4%	26%
Kalmar*	11 165	243 536	22	6,3%	16%
Kronoberg*	8 424	197 519	23	5,4%	12%
Norrbotten Kommunalförbund	97 239	251 295	3	4,1%	18%
Skåne	10 968	1 344 689	123	6,1%	55%
SLL	6 524	2 308 143	354	12,5%	57%
Sörmland Kommunalförbund	6 075	291 341	48	6,1%	19%
Uppsala^	8 190	368 971	45	12,6%	26%

Värmland^	17 519	280 399	16	6,8%	25%
Västerbotten*	54 665	268 465	5	4,8%	34%
Västernorrland	21 549	245 968	11	5,5%	35%
Västmanland	5 118	271 095	53	5,2%	29%
Västra Götaland	23 800	1 690 782	71	9,8%	28%
Örebro	8 504	298 907	35	5,9%	32%
Östergötland^	10 559	457 496	43	6,8%	46%
<b>Totalt 21</b>					

## 5.2 Regionalt urval

### 5.2.1 Regionalt urval till parvis analys

Tillvägagångssättet för att para ihop regionerna till den parvisa analysen utgår från att jämförelser görs mellan (1) regionernas landareal, (2) regionernas folkmängd och (3) regionerna statistik för invånare per kvadratkilometer. Prioritering mellan delarna följer varav landareal är den främsta grunden för urvalet (se kap 3.2.1). Efter att förhållanden jämförts har följande regioner med lägre investeringar valts ut till parvis jämförelse.

**Tabell, regioner investeringsgrad till jämförande studie**

Region	Landareal	Folkmängd	Inv per kv km
<i>Lägre investeringsgrad=*</i>			
Gävleborg	18 118	285 637	16

Kronoberg	8424	197 519	23
Västerbotten	54 665	268 465	5
Kalmar	11 165	243 536	22
	<i>Högre investeringsgrad=^</i>		
Uppsala	8 190	368 971	45
Värmland	17 519	280 399	16
Östergötland	10 559	457 496	43
Jämtland Härjedalen	48 935	129 806	3

### 5.2.2 Lägre investeringsgrad

*Markerad = \**

Region Västerbotten, Region Gävleborg, Region Kronoberg, Region Kalmar

För urvalet i denna grupp är investeringsnivån lägre i den regionala anslagen till kollektivtrafik 2017. Utifrån att de ekonomiska medel per invånare i budgeten för kollektivtrafik dividerats med uppgifter kring regionernas totalbudget (2017) som tidigare beskrivits. Siffrorna i beräkningen ger en procentuell fördelning för de regionala anslag i budgeten som går till investeringar i kollektivtrafik.

### 5.2.3 Högre investeringsgrad

*Markerad = ^*

Region Jämtland, Region Värmland, Region Östergötland, Region Uppsala

För urvalet i denna grupp är investeringsnivån lägre i den regionala anslagen till kollektivtrafik 2017. Utifrån ekonomiska medel per invånare i budgeten för kollektivtrafik dividerats med uppgifter kring regionernas totalbudget (2017). Siffrorna i beräkningen ger en procentuell fördelning för de regionala anslag i budgeten som går till investeringar i kollektivtrafik.

#### 5.2.4 Sammankoppling av regionpar

Genom sammanställningen av regiondata finns de jämförbara regionerna listade. För att passa ihop regioner som matchar till parvis analys krävs att regiondata är så lika som möjligt. För Region Västerbotten fanns endast Region Jämtland Härjedalen med samma ungefärliga storlek på landareal där investeringarna inte skiljer sig så mycket åt. Som nämnts i kap 3.5 är nivån av investeringar i kollektivtrafik av större betydelse i den jämförande undersökningen. Utifrån urvalet av regioner med högre och lägre investeringar redovisas lodrätt i tabellen nedan de regionpar som valts ut till analys.

**Tabell, regionparindelning, lodrät indelning**

<b>Högre Investeringar</b>	Region Jämtland Härjedalen	Region Värmland	Region Östergötland	Region Uppsala
<b>Lägre investeringar</b>	Region Västerbotten	Region Gävleborg	Region Kalmar	Region Örebro

### 5.3 Analys, parvis jämförelse



### 5.3.1 Västerbotten/Jämtland Härjedalen

Jämförelsetabell 5.3.1

Region	Narrativ	Organisation	Målbildernas koppling till budget	Transportsnålt 2030	Integrerade målbilder
Jämtland/Härjedalen	<i>Tillväxt Bilberoende</i>	<i>Länstr bolag Samv. kommun</i>	<i>Svag koppling</i>	<i>Jämställd transportpl</i>	<i>Nej</i>
Västerbotten	<i>Regionförstoring tillväxt</i>	<i>Länstr bolag Kollutskott RUN Samv. kommun</i>	<i>Svag koppling</i>	<i>Jämställd transportpl</i>	<i>Nej</i>

#### Regionala målbilder och narrativ

I Region Västerbottens strategiplaner ligger tyngdpunkten i dokumenten på tillväxt och regionförstoring. Miljö- och klimatfrågor får en underordnad roll i förhållande till mål som regionförstoring vilken i sig ofta innebär att infrastrukturen utvecklas till fördel för bilen. Regionförstoring och tillgänglighet är centrala målbilder. Satsningarna på ny infrastruktur beskrivs i region Västerbotten som ”kollektivtrafikens skyltfönster” (Västerbotten LPT, 2018). Kollektivtrafiken pekas ut som central för att öka tillgängligheten mellan olika platser på ett hållbart sätt. Inom området för social hållbarhet beskrivs kollektivtrafiken att vara av viktig för personer med funktionsnedsättningar. Tillgänglighetsaspekterna har mer prioritet än miljö- och klimatmålen i regionen. Det finns vilja till utvecklade satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik men inriktningen på satsningarna knyts inte samman med miljö- och klimatmål.

Inom Region Jämtland Härjedalen utgör tillväxt tema i flera av rubrikområdena inom den regionala utvecklingsstrategin. I utvecklingsstrategin redogörs för att länet är biltätast i landet med 558 bilar per 1000 inv och att de klimatpåverkande utsläppen uppgick till 3 826 kg CO<sub>2</sub>/inv vilket är högst i landet (Jämtland Härjedalen RUS,

2016). I dokumentet lyfts problem med att bedriva kollektivtrafik i glesbebyggda områden.

”Kollektivtrafiken är en av grundbultarna för att nå de samhällspolitiska målen både regionalt och nationellt. Kollektivtrafiken spelar också en stor roll för att nå klimatmålen men även för möjligheterna för alla människor att resa. Jämtland har en god kollektivtrafik om än förutsättningarna att tillhandahålla trafik i områden med vikande befolkning inte är på samma sätt möjlig som i tätbefolkade områden.” (Region Jämtland Härjedalen LTP s 6, 2017).

#### *Organisation*

Länstrafiken i Region Västerbotten är ett helägt bolag med uppdrag att utföra och samverka för att uppnå de mål som satts i den regionala utvecklingsstrategin och i trafikförsörjningsprogrammet. Länstrafiken har ett tydligt uppdrag som genomförare av trafiken. Bolaget upphandlar kollektivtrafik på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten utifrån de beslut om trafikplikt som fattats (Region Västerbotten, 2018). Kollektivtrafikmyndigheten tar beslut om trafikplikt och ger Länstrafiken uppdraget att upphandla eller göra justeringar inom befintligt avtal. Kommunerna och landstinget beställer kollektivtrafik hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten. Trafikförsörjningsprogrammet behöver således förhålla sig till kommunernas och landstingets planer. Kollektivtrafikutskottet för Region Västerbotten finns samlat i den regionala utvecklingsnämnden. Utskottet medverkar till en plan för kollektivtrafik som finns för 2018-2020.

”I Västerbotten ligger planering av och budget för kollektivtrafiken i huvudsak hos kommunerna (för den inomkommunala trafiken) och hos Landstinget (för mellankommunal trafik, det vill säga stomlinjer och kostnaden för tågtrafik). Därutöver finns viss kommersiell trafik.” (Region Västerbotten TFP s 3, 2017)

I intervjun med myndighetschefen för kollektivtrafiken i Region Västerbotten Heidi Thörnberg ligger planering och budget för kollektivtrafiken i huvudsak hos kommunerna och hos Region Västerbotten. Inom kollektivtrafiken är kommunerna är den främsta samverkansaktören. (Thörnberg, 2018). I länstransportplanen för Region Västerbotten anges att regionens satsningar på gång- och cykelvägar från början var initierade av länets (regionens) kommuner. Fördelningen mellan investeringar i tätortskommuner och glesbygdskommuner framkommer dock inte i dokumenten. Då kommunerna var pådrivande i beslutsprocessen för utvecklingen av cykelinfrastruktur förutsätter det att ledamöterna fullmäktige har intresse för hållbara transporter men i inlandskommunerna kan andra politiska sakområden vara i centrum då flera av dessa kommuner präglas av utflyttning och svag arbetsmarknad (Region Västerbotten RUS, 2018) Kommunernas planmonopol i planering av staden

kan genom samverkan nå mål för utveckling av kollektivtrafik i översiktsplaner med mera.

I Region Jämtland Härjedalen betonas på liknande sätt vikten av kommunal samverkan. Frågor kring kollektivtrafik blir i första hand sammanknutna med näringslivsutveckling, arbetspendling och samverkan mellan kommuner, vilket knyter an till litteratursökningens resultat om att den regionala kollektivtrafikens samverkansbehov för att kunna utföra den service som förväntas (Hultén, 2018).

”Ett exempel på hur planering och samverkan över kommungränsen kan göras är projektet Jämtlandsstråket som syftar till en hållbar näringslivsutveckling i stråket Östersund-Krokoms-Åre. Centrala frågor är arbetspendling, bostadsförsörjning, frågor kring näringslivsutveckling och att utveckla former för samverkan mellan kommunerna kring service och tjänster för boende utmed stråket. I projektarbetet ingår Åre, Krokoms och Östersunds kommuner, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtlands län. (Jämtland Härjedalen FTP s 8, 2016).

#### *Målbildernas koppling till budget*

Region Västerbotten har en hög procentuell andel ekonomiska budgetmedel till gång och cykelinfrastruktur i länstransportplanen. Nedan visas en tabell från vilken framgår att investeringarna i hållbara transporter uppgår till 34% fram till 2029. Investeringar som beräknas göras längre fram i planen kan betraktas med viss skepsis då de ligger flera år framåt. Den årliga budgeten för kollektivtrafik ligger lågt på 4,8 procent kan ge en mer nyanserad bild över vilka investeringar som i dagsläget görs.

”Gång- och cykelåtgärder är högt prioriterade av länets invånare och detta har också uttryckts i de förslag som kommer från länets kommuner. Totalt satsas drygt 223 miljoner kronor (24 procent av planen) på gång- och cykelvägar, då även inräknat den medfinansiering till kommunala miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder som avser gång- och cykelvägar.” (Region Västerbotten LTP s 8, 2018)

#### **Budgetområden i LTP 2018-2029 Region Västerbotten**

*Bildkälla:* Region Västerbotten, LTP 2018

Åtgärdskategori	2018-2021 mkr	Andel, %	2022-2025 mkr	Andel, %	2026-2029 mkr	Andel, %	2018-2029 Totalt mkr	Andel, %
Väg/järnväg	155,7	48%	74,5	24%	124,9	40%	355,1	37%
Hamnåtgärd	31	9%	93,5	30%	25,5	8%	150	16%
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	21,4	7%	9,3	3%	8,6	3%	39,3	4%
Gång- och cykelväg	81	25%	69,6	22%	82,6	26%	233,2	24%
Driftstöd flyg	16,6	5%	16,6	5%	16,6	5%	49,8	5%
Medfinansiering enskilda vägar	6,8	2%	6,8	2%	6,8	2%	20,4	2%
Kollektivtrafikåtgärder	10	3%	40,7	13%	46,6	15%	97,3	10%

En möjlig förklaring till de stora investeringarna i gång- och cykelinfrastruktur kan förklaras av kommunernas inflytande som kunnat agera som pådrivande aktör för att öka intresset för investeringar i hållbara transporter. (Thörnberg, 2018).

I de undersökta dokumenten för Region Jämtland Härjedalen formuleras målen som strategiska utgångspunkter och få av målen är mätbara med indikeringar. Region Jämtland Härjedalen har några delmål listade för utvecklingen av kollektivtrafik. Dessa mål baserar sig främst på upplevelsena från resenärsperspektivet genom mätningar av NKI-värde men inte mål för prioriteringar av gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder eller indikeringar av utsläppsminskningar som behöver göras. Resultatet från intervjun med Mats Améen klargör att mätningar och resultat av NKI-värde kan vara ett trubbigt instrument för att beskriva kollektivtrafikutbudet och de insatser som behöver göras med investeringar (Ameén, 2019). Då regionen formulerar mål utifrån resultat från NKI-värde kan det alltså leda till att felaktiga slutsatser dras om den befintliga kvalitén i kollektivtrafikutbudet. Transporternas betydelse för de klimatpåverkande utsläppen formuleras dock klart på flera ställen i dokumenten.

”De största utsläppen av koldioxid i länet kommer från transportsektorn. För att minska utsläppen från transportsektorn behövs insatser inom flera områden såsom en utvecklad samhällsplanering, ökat kollektivt resande, övergång till förnybara bränslen etcetera. Målet är ett fossilbränslefritt län. (Region Jämtland Härjedalen, RUS s 22)

#### *Transportsnålt 2030*

I dokumenten finns inga målformuleringar för att minska bilen som färdmedelssätt men tågtrafiken på Botniabanan i Västerbottens kustland har förutsättningar att utvecklas (Region Västerbotten LTP, 2018). Region Västerbotten nämner att nyinvesteringar behövs för omställning mot hållbart resande (Region Västerbotten, 2018). Hur nyinvesteringarna ska se ut är inte tydligt beskrivna med indikatorer eller delmål för måluppfyllnad, men mål för resandeökningar är beskrivna.

”Infrastrukturen har särskilt stor betydelse för målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel från 11,9 procent år 2010 till 18 procent år 2020. Målet är att öka antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor år 2020 och att den geografiska tillgängligheten förbättras. Dessutom har infrastrukturen betydelse för målen att bidra till bland annat god livsmiljö, utveckling i alla länsdelar, jämlikhet, kundnöjdhet

och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.” (Region Västerbotten LTP s 13, 2018)

Av de undersökta områdena för transporteffektivitet 2030 är det i frågan kring jämställd transportplanering som lyfts upp tydligast i Region Västerbotten. Några rättviseaspekter är angivna i samband med detta och en rapport som undersökt män och kvinnors resande i kollektivtrafiken finns som länk på regionens webbsida.

Även Region Jämtland Härjedalen främsta uttalade mål för 2030 är inom området för jämställd transportplanering där bland annat skillnader i pendling lyfts upp och nämns. Medvetenheten i frågorna gör investeringar i mer hållbara transporter nödvändiga. Dock beskrivs inga tydliga strategier för beteendeförändringar, där regionala och kommunala satsningar kan vara nödvändiga för att effektivt nå transportmålen (Smidfelt Rosquist & Winslott Hiselius, 2018). Beteendeförändringar kan åstadkommas med exempelvis kampanjer ifall medvetenheten om att åtgärder behövs för att nå ut till en viss målgrupp.

”Det krävs en ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel, bl.a. genom beteendepåverkan för hållbarare resvanor. En utgångspunkt bör vara att kvinnor och män idag har olika resvanor. Män nyttjar t.ex. inte kollektivtrafik i samma utsträckning som kvinnor, och män är mer benägna att pendla.” (Jämtland Härjedalen RUS, 2014).

### 5.3.2 Region Värmland/Region Gävleborg

#### Jämförelsetabell, 5.3.2

Region	Narrativ	Organisation	Målbildernas koppling till budget	Transportsnålt 2030	Integrerade målbilder
Värmland	<i>Tillväxt Modern teknik</i>	<i>Egen nämnd kunskap, forskning</i>	<i>Koppling finns</i>	<i>Minskad bilanvändning Jämställd transportpl Yteffektivitet</i>	<i>Ja</i>
Gävleborg	<i>Klimat</i>	<i>Hållbarhetsnämnden</i>	<i>Svag koppling</i>	<i>Fossilbränslefrihet</i>	<i>Ja</i>

### *Regionala mål och narrativ*

För Region Värmland är målbilderna för kollektivtrafik, cykel- och gång integrerade med målformuleringar från regionens andra måldokument. I målformuleringarna skapas en helhet men målindikatorerna är relativt blygsamma i de undersökta dokumenten och målen är starkt kopplade till arbetsmarknad, tillväxt och företagande. Klimatmålen är tydligt beskrivna och formulerade men mål att stärka regionens attraktivitet för turism och genomfart till Oslo står i högre fokus. Ett bakomliggande narrativ för transportinfrastrukturen i regionen blir därför i hög grad tillväxtorienterat.

I målbilderna för Region Värmland finns kopplingar till regionens systemanalyser där trender och pågående utveckling för samhälle, livsstilar och teknik har påverkan på kollektivtrafiken. Det gäller bland annat förändrade resmönster och värderingsförändringar, exempelvis bilens minskande betydelse för yngre människor. Nya ideal för stadsutveckling med medvetenhet om behovet att utveckla hållbara transportslag nämns och att satsningar idag kan ge stor påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar i framtiden. Kollektivtrafiken beskrivs som att den genom sin yteffektivitet bidrar till möjligheter att utveckla en tät innerstad (Region Värmland TFP, 2018). Detta kan kopplas samman med vad som redogjorts för i litteratursökningen där yteffektivitet i stadsplaneringen utgör en av lösningarna för en hållbar mobilitet (Banister 2008). En annan övergripande målsättning i Region Värmland är att regional utveckling påverkas av arbete och studier. Helhetsbilder beskrivs där kollektivtrafiken ingår som en naturlig och viktig del i en sådan utveckling. Förhoppningar knutna till innovationer och bränslebyten finns beskrivna i de undersökta dokumenten.

I Region Gävleborgs målformuleringar finns på flera ställen i dokumenten en tydlig kommunikativ betoning av klimatfrågorna och omställning i de undersökta målbilderna. Det långsiktiga målet är att uppnå fossilbränslefrihet och kollektivtrafiken utgör en viktig del i att uppnå detta mål. Dels genom att fler ska välja att åka kollektivt, och att målsättningen med fordonen inom den regionala kollektivtrafiken är att de ska vara fossilbränsle fria. Att gå i tåten för omställningen, och våga ta initiativ utgör det mest tongivande i målformuleringarna.

”Klimatet och miljön kommer att innebära nya förutsättningar för Gävleborg och världen. I planering av infrastruktur och kollektivtrafik finns stora möjligheter för Gävleborg att gå före i omställningen till ett hållbart samhälle och bli helt klimatneutralt. Ju snabbare länet ställer om, desto bättre kommer de framtida kriserna att kunna hanteras (Region Gävleborg LTP, s 1)

En av skillnaderna mellan regionerna ligger i att måldokumenterna är generellt kortare i Region Gävleborg. Värmlands måldokument innehåller mer detaljer. Men ambitionsnivån i Region Gävleborg är i flera fall retoriskt sätt högre där en tydlig målbild kring klimatomställning formuleras.

#### *Organisation*

I Region Värmland är kollektivtrafiken organiserad i en separat nämnd vilket kan bidra till ett arbete där forskning och utveckling i kollektivtrafikfrågor får en framträdande roll i nämndens arbete (Landin, 2018). Kollektivtrafiknämndens nuvarande organisering i Region Värmland skulle kunna vara en av förklaringarna till att målformuleringarna är tydliga och precisa för regionen då kunskapsnivån är hög och samlas på ett ställe och att det möjliggör ett fokuserat arbete i nämnden (Landén, 2018).

I intervjun med Mattias Landin framkom att det finns en medvetenhet om de brister som omgärdat organisationen av kollektivtrafiken under flera år tillbaka. Under några års tid har huvudmannaskapet och utförare inte varit fast förankrat och den regionala kollektivtrafikmyndigheten i regionen har haft problem med att kräva ansvar och finna rätt organisatorisk struktur (Landin, 2018). Genom att organiseringen varit bristande tidigare finns idag en medveten ambition att ansvaret blir tydligare strukturerat efter årsskiftet 2019. I Sveriges kommuner och landstings årliga undersökningar av Nöjd-kund Index har Region Värmland i flera år fått höga betyg. Men som konstaterats tidigare betyder inte högt NKI-värde i resvaneundersökningar visa att andelen anslag eller investeringar i kollektivtrafiken är större eller att kvaliteten i utbudet är bättre i dessa regioner (Améen, 2019).

I Region Gävleborg ingår kollektivtrafik i hållbarhetsnämndens arbete. Hållbarhetsnämnden har översikt på verksamheten som bedrivs av Tåg i Bergslagen AB (Region Gävleborg, 2019). Kopplingen och organiseringen av kollektivtrafiken i hållbarhetsnämnden kan ligga till grund för målbilder där social hållbarhet och trafikstrategier integreras och starkt betonas i målformuleringarna. (Westerberg, 2018). Samtidigt behöver hållbarhetsnämnden omfatta fler politiska områden och bereda beslut i frågor som rör infrastruktur, folkhälsa, bredband och regionalt miljöarbete vilket skulle till skillnad från Värmland kan innebära att den samlade kunskapen om kollektivtrafik kan minska och frågor från de andra av nämndens områden tar utrymme från arbetet med kollektivtrafik och hållbara transporter (Westerberg, 2018).

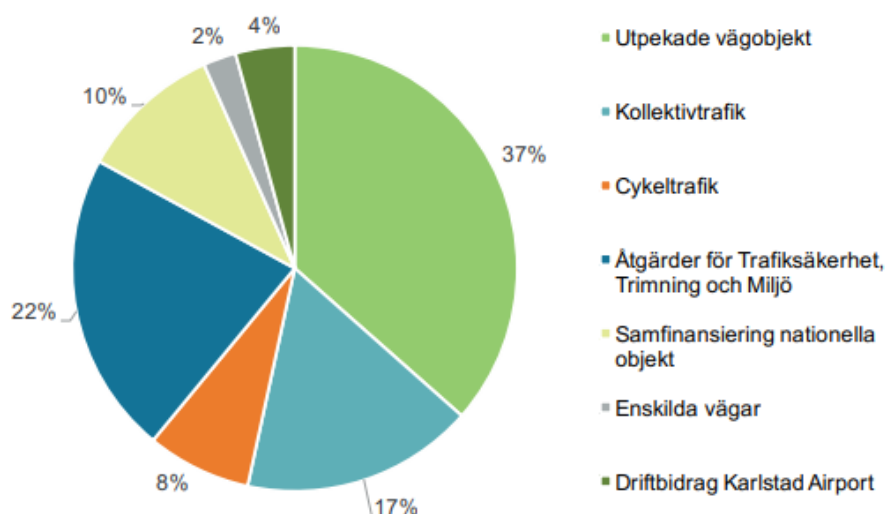
#### *Målbildernas koppling till budget*

De regionala systemanalyserna bakom de målformuleringar som beskrivs för Region Värmland har en utarbetad karaktär vilket leder till fler utvecklade delmål och indikatorer för uppföljning där målen möts upp med en högre investeringsgrad (Region Värmland TFP, 2017). I budgeten är investeringsnivån för kollektivtrafiken

över genomsnittet med 6,8 procent. I länstrafikplanen är åtgärdsområdet för kollektivtrafik prioriterat i med 17%, se tabell.

#### Fördelning av åtgärdsområden, LTP

Bildkälla: LTP, Region Värmland 2018



De planerade åtgärderna i Region Gävleborgs länstransportplan gällande cykel och gång verkställs sent in i planperioden vilket kan leda till frågor ifall budgeten för kollektivtrafik kompenseras med planerade investeringar hållbara transporter långt fram i länstransportplanens planperiod. Men i flera formuleringar sägs att arbetet med hållbara transporter är viktigt redan idag.

”Gävleborgs kollektivtrafik är helt fossilfri sedan 2017 och Region Gävleborg har de senaste åren genomfört stora trafiksatsningar på inom kollektivtrafikområdet. Det bidrar till (1) Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Kollektivtrafikåtgärder och åtgärder gällande gång- och cykelvägar är högt prioriterade i arbetet med länsplanen.” (Region Gävleborg LTP s 9, 2018).

Inom den regionala utvecklingsstrategin för Region Gävleborg finns mål för så kallade tillgängliga miljöer. Det är främst inom detta område som infrastruktursatsningar anses vara mest bärkraftiga. (Region Gävleborg RUS, s 10).



Trovärdigheten i formuleringarna av de höga ambitionsmålen möts inte upp med investeringar i som motsvarar dessa målen i budgeten för kollektivtrafik. 2017 De stora åtgärderna i cykelinfrastruktur planläggs sent i Region Gävleborgs länstransportplan och ska genomföras mellan 2024-2029. Då åtgärderna ligger långt fram i tiden läggs ansvaret på tjänstemän och politiker som vi idag inte vet hur de kommer styra den politiska inriktningen och ekonomin. En hög årlig investeringsgrad i budgeten 2017 för kollektivtrafik hade knutit större trovärdighet till Region Gävleborgs höga ambitionsnivå.

#### *Transportsnålt 2030*

I Region Värmlands länstransportplan knyter målformuleringarna an till nationella målbeskrivningar och nationella direktiv. I Värmlandsstrategin, Region Värmlands regionala utvecklingsstrategi ska resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik öka sina marknadsandelar av persontransporterna där minskade biltransporter ska göras utifrån en åtgärdsrioritering (Region Värmland RUS, 2014) Målområden beskrivs i en lista över de förutsättningar som finns och indikatorer för mätbara delmål. (Region Värmland LTP s. 9) Målen kopplas samman med den regionala energi- och klimatstrategin. I planerna för Region Värmland sammanfattas miljö, klimat och jämställdhetsarbete och integreras till en helhet. Nuläges- och omvärldsanalyser där frågor varas med indikationer för måluppfyllelse vilket ger en heltäckande bild. Klimatmålen sätts ihop med ett ökat jämställdhetsarbete vilket ger en integrerad bild av transportmålens inriktning.

”Region Värmland har en ambition att göra transportsystemet mer jämställt, dels med syftet att förbättra både mäns och kvinnors sätt att resa idag, dels med syftet att inte cementera dagens ojämlika sätt att resa utan istället främja ett mer jämställt och jämlikt resande. Att vidta fysiska åtgärder som gör olika former av resande mer tillgängligt för såväl män som kvinnor främjar möjligheterna till ett mer jämställt resande och bidrar till uppfyllelse av jämställdhetsmålet.” (Region Värmland LTP s 10, 2017)

I Region Gävleborgs måldokument följs inte målformuleringarna upp på samma sätt i åtgärdsrioriteringar och strukturerade delmål. Ambitionsnivån är hög i båda regioner vilket speglar ett medvetet tänkande kring de frågor som berörs. Den främsta skillnaden mellan regionerna att integreringen av andra måldokument är bättre i Region Värmland och att investeringsnivåerna är högre.

### **5.3.3 Region Östergötland/Region Kalmar**

#### **Jämförelsetabell, 5.3.3**

Region	Narrativ	Organisation	Målbildernas koppling till budget	Transportsnålt 2030	Integrerade målbilder
Östergötland	<i>Regional utveckling/ Klimat/ hållbarhet</i>	<i>Länstrafiken är belägt bolag Trafik och sambällsplanering.</i>	<i>Stark koppling</i>	<i>Yteffektivitet Jämställd transportpl Minskad bilanvändning</i>	<i>Ja</i>
Kalmar	<i>Tillväxt/ /regionförstoring</i>	<i>Kollektivtrafiknämnden nära regionstyrelsen. Flera utförande- operatörer</i>	<i>Koppling finns</i>	<i>Starka stråk BRT-lösningar</i>	<i>Nej</i>

#### *Regionala mål och narrativ*

Region Östergötlands regionala systemanalys är relativt omfattande och i länstransportplanen finns ett högt kunskapsläge som kan vara en av bakgrundsförklaringarna till de utvecklade målbilderna. I Region Östergötlands länstransportplan finns nationella klimatmål gemensamt samlat tillsammans med mål för kollektivtrafik i regionen. (Region Östergötland LTP, 2018).

I målformuleringarna beskrivs verktyg för att genomföra nödvändiga förändringar av stadsplaneringen och till grund för det ligger länstransportplan och trafikförsörjningsprogram och uppgifter gällande befolkning, biltrafik och resvanor. Prognoser för en förändrad syn på bilanvändning förekommer i länstransportplanen där koppling till samhällstrender och andra målbilder lyfts upp. Målbilder för hållbara transporter där olika satsningar i gång-, cykel- och kollektivtrafik bildar en integrerad förståelse till att flera samhällsmål kan uppnås genom ett helhetstänkande kring hållbara transporter.

”Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdmedel än personbiltrafik. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. För att använda städernas ytor på bästa sätt behöver prioriteringar av trafikslagen göras – alla trafikslag får inte plats överallt. Att prioritera kollektivtrafiken högre än bilen i städerna är en förutsättning för att minska trängseln och skapa en trivsamt stadsmiljö.” (Region Östergötland TFP, s 28)

I Region Kalmar finns målformuleringar kopplade till hållbar utveckling och klimat. I regionens kollektivtrafikstrategi läggs stort vikt vid att kunna korta restider till angränsande regioner som Stockholm, Göteborg och Köpenhamnsregionen (Koll,

strat Kalmar, 2017). Strategin blir kopplad kring ett narrativ kring tillväxt där ökad rörelse och utbyte med andra regioner skapar nya arbetsmarknader och gynnar näringsliv och tillväxt.

Formuleringarna i dokumenten för Region Kalmar binds inte samman till en helhet på samma sätt utan områden för exempelvis kundnöjdhet dyker upp i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och formuleras i målbeskrivningarna. Då målbilder baserar sig på kundnöjdhet för NKI-mätningar kan det leda till att investeringar genomförs med fel underlag som grund, se figur nedan.

### **Region Kalmar, TFP 2017 visioner och mål**

#### **Kundnöjdhet**

---

► Nöjdheten med senaste resan är 90 procent eller mer hos befintliga och regelbundna kollektivtrafikresenärer (de som reser en gång i månaden eller oftare) år 2025.

Målet innebär en ökning av andelen nöjda resenärer från 83 procent 2015.

► Nöjdheten hos allmänheten ökar med minst 1,5 procent årligen till år 2025.

Motsvarar en ökning av andelen från 43 procent 2015 till är 60 procent eller mer år 2025.

► Nöjdheten hos färdtjänst- och sjukresenärer är minst 98 procent år 2025.

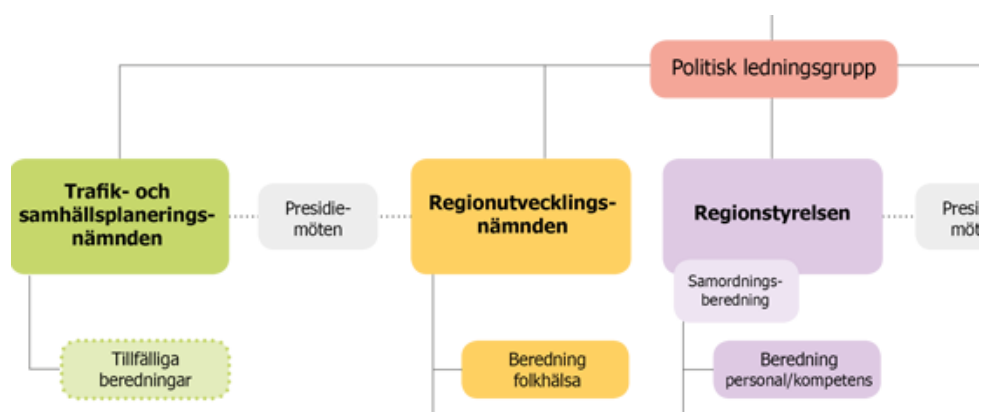
Kundnöjdheten var 95 % år 2015 hos såväl färdtjänst- som sjukresenärer.

#### *Organisation*

I Region Östergötland ansvarar regionen som regional kollektivtrafikmyndighet över ansvaret med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Det är trafik- och samhällsplaneringsnämnden som hanterar frågorna på uppdrag av regionfullmäktige. AB Östgötatrafiken ägs av regionen och har ansvar att sköta den dagliga driften och ansvarar också för planering av trafiken. Det kan vara en fördel att Region Östergötland har organiserat kollektivtrafikarbetet i en särskild nämnd där samhällsplanering och kollektivtrafikfrågor fattas. Att Östgötatrafiken är ett helägt bolag av regionen, som sköter den dagliga driften kan ha en inverkan för kunskapsläget som regionens strategidokument speglar, då beslut inom

organisationen kan bli tydligare och enklare att fatta beslut kring (Tydén, 2019) Den senaste tidens klimatdebatt har gjort att spårburen trafik börjat prioriteras i städerna. I Region Östergötland finns ett utvecklat spårvägssystem sedan lång tid tillbaka och det kan finnas möjlighet att bilden som skapas kring klimatsmarta investeringar inverkar på de regionala strategierna för en hållbar kollektivtrafik. I Region Östergötland har regionstyrelsen ingen direkt påverkan på arbetet i nämnden, utan en politisk ledningsgrupp är länken mellan nämnden och regionfullmäktige, se figur nedan.

### Region Östergötland, politisk organisation



I Region Kalmar är trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med budgeten det viktigaste styrinstrumentet för den regionala kollektivtrafiken. Samverkan mellan regionen och kommunerna betonas starkt i trafikförsörjningsprogrammet, där samverkan anges som nödvändig för att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling stöds av en väl fungerande infrastruktur (Region Kalmar TFP s 17, 2017).

Även om Region Kalmar är den region som till folkmängd är mindre drygt med 243 000 invånare finns det ändå fler trafikföretag representerat som utförare av trafiken, se figur nedan. Listan över trafikoperatörer är från 2018. Kollektivtrafiknämnden är under regionstyrelsens ansvarsområde, tillsammans med den regionala utvecklingsnämnden. Kollektivtrafiken får en central roll utifrån detta och styrs inte i så hög utsträckning av regionfullmäktige. En nackdel kan vara att arbetet inriktas mot vad som ligger i linje med beslut för den regionala utvecklingsnämnden. Regionstyrelsen får därigenom stor påverkan genom sin syn på kollektivtrafik.

## Förteckning trafikavtal, region Kalmar 2018

Operatör	Trafikavtal	Kostnadsersättning (1000 Kr)
Transdev Sverige AB	150279	18310
Transdev Sverige AB	120260	21883
Transdev Sverige AB	130677	86453
Tågkompaniet	180890	896
Bergkvarabuss AB	140811	229845
Bivab (Buss i Väst AB)	140811	62409
Flexbuss i Sverige AB	140811	92026
Gamleby Taxi & Buss AB	140811	2982
Hallens Buss AB	140811	4902
Nettotaxi AB	140811	3401
Nilsbuss AB	140811	38460
Taxi 16000	140811	57
Taxi Emma AB	140811	3582
Ukna Busstrafik AB	140811	10743
Kräkelund Dyk & Sjöentreprenad	170549	2251
Solidö Skärgårdstaxi	170549	810

### *Målbildernas koppling till budget*

Strukturen för hur målen redovisas i Region Östergötland samt indikatorer för innehållet i målsättningarna gör målbilderna tydliga och enkla att förstå. I regionen finns som nämnts tidigare en väl utvecklad spårburen trafik med spårvagnar och tidigare dessa tidigare gjorda investeringar kan ligga till grund för att regionen ”har självförtroende” till att fortsätta med ytterligare investeringar. För regionen som undersöks i denna rapport ligger Region Östergötland högt i årlig investeringsgrad för budgeten till kollektivtrafik och i investeringarna för hållbara transporter i länstransportplanen fram till 2029 är nivån på 46 procent fram till 2029 för gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket är tredje bästa av samtliga regioner.

Region Kalmar har en investeringsnivå i budgeten för kollektivtrafik med 6,3 procent. Det skiljer inte så mycket i den årliga investeringen till kollektivtrafik mellan Kalmar och Östergötland, men en stor skillnad finns i länstransportplanen där region Kalmars investeringar för hållbara transporter i länstransportplanen är på en generellt låg procentuell nivå för planperioden fram till 2029, där investeringarna i gång-, cykel- och kollektivtrafik endast uppgår till 19 procent.

### *Transportsnålt 2030*

Ett mål för Region Östergötland är att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 32% år 2030 (Region Östergötland TFP, 2016). För Region Östergötlands trafikförsörjningsprogram beskrivs mål om en högre andel kollektivtrafik med mål och indikatorer.

”Andelen boende med högst 35 minuters restid med kollektivtrafik till Linköping eller Norrköping, ska uppgå till minst 65 procent.” (Region Östergötland TFP s 6, 2016)

I länstransportplanen för Region Östergötland beskrivs ett av målområdena för den regionala systemanalysen. I målområdet lyfts betydelsen av rumslig planering och betydelse läggs vid att stadsplaneringen ska ha som mål att bygga i ”kollektivtrafiknära lägen” (Region Östergötland LTP, 2018). Dessa formuleringar kan sedan kopplas samman med mål för minskad biltrafik. På lång sikt skulle dessa mål kunna få betydelse av strategisk karaktär då utveckling mot nya mobilitetstjänster, *Mobility As a Service* (MAAS) sannolikt kommer att bli synliga i nybyggda bostadsområden framöver (Trivector, 2018). Tidigare nämnt i kap 2.2

”Genom att fler resor görs med kollektivtrafik istället för med egen bil skapas förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken ytterligare, samtidigt som det ger miljövinster. Den övergripande prioriteringen är därför att öka kollektivtrafikens andel av resorna i förhållande till resor med bil.” (Region Östergötland LTP s 26, 2018).

I Region Östergötland finns en uttalad ambition mot minskad biltrafik i målbeskrivningarna. Litteraturstudien har visat betydelsen av mål för minskad biltrafik är nödvändig ifall en övergång mot transporteffektivitet ska ske så smidigt som möjligt (Hrelja, 2018) och (Banister, 2008). För Region Kalmar ligger fokus i åtgärdsplanerna fram till 2030 i kartläggning av starka stråk och investeringar i kollektivtrafikåtgärder i prioritering, till exempel separerade busskörfält eller så kallade BRT-lösningar för busstrafiken med smidiga av- och påstigningar samt att planera för bytespunkter i kollektivtrafiknära lägen. Åtgärdsplaneringen är sammanfattad i tabell men delmål eller indikatorer för måluppfyllnad har inte påträffats i dokumenten.

I Region Kalmars trafikförsörjningsprogram nämns att andelen av befolkningen som minst en gång i månaden ska resa med kollektivtrafik 2025 ska uppgå till 40 procent och att kollektivtrafikens marknadsandel 2025 ska uppgå till 15 procent. (Kalmar TFP, 2017 s 13). Målen för kollektivtrafik i prioritering omfattar inte gång och cykelåtgärder vilket kan ses som en brist då investeringar i nya fordon och separerade busskörfält behöver mötas med tydliga åtgärder för minskad biltrafik. De separerade körfälten gör att ytan för biltrafik trycks undan. Mål för transportsnålt samhälle genom jämställdhet i trafikplanering eller stadsplanering med yteffektiva lösningar finns inte redogjorda i de dokument som undersöks.

### 5.3.4 Region Uppsala, Region Kronoberg

### Jämförelsetabell, 5.3.4

Region	Narrativ	Organisation	Målbildernas koppling till budget	Transportsnålt 2030	Integrerade målbilder
Uppsala	<i>Hållbar utveckling/ klimat</i>	<i>Trafik och samhällsplanering Infrastrukturansvar Utskott, kommunikation</i>	<i>Stark koppling</i>	<i>Jämställd transportpl Minskad bilanvändning</i>	<i>Ja</i>
Kronoberg	<i>Tillväxt</i>	<i>Stort antal utförande-operatörer</i>	<i>Svag koppling</i>	<i>Starka stråk BRT-lösningar</i>	<i>Nej</i>

#### Regionala mål och målbilder

I Region Uppsala utgör investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik ett verktyg för att arbeta med en klimatomställning där omställningen blir en möjlighet att jobba mot jämställdhetsfrågor i stadsplaneringen. Region Uppsala beskrivs som att vara en utpräglad pendlingsregion där inflyttning av yngre människor och barnfamiljer ger utrymme för investeringar i framförallt kollektivtrafik och cykelinfrastruktur (Region Uppsala, 2018). I Region Uppsalas regionala utvecklingsstrategi listas mål och åtaganden jämsides. Tre centrala nyttoperspektiv är beskrivna: *Effektivt, Jämlikt, Attraktivt* (Region Uppsala TPF, 2016).

”Kollektiva transporter bygger på stordriftsfördelar som uppstår genom att människor reser tillsammans istället för en och en. Ökad beläggning i fordonen innebär att resurserna som landstinget lägger i trafiken kommer till nytta för fler personer, att energiatgången minskar per resa och att de negativa miljökonsekvenser som trafiken för med sig fördelas på fler resenärer.” (Region Uppsala TFP s 21, 2016)

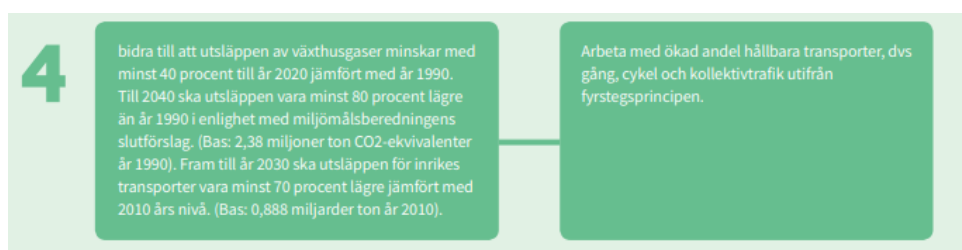
Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 40 procent sedan 2006 i Region Uppsala. Ett skäl är en stor andel arbetspendling (Region Uppsala LTP, 2017). Uppsalaregionen är en av landets snabbast växande regioner och större infrastruktursatsningar är sedan tidigare gjorda där (Region Uppsala, 2018).

”Antalet resor i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till år 2030.” (RUS Uppsala s 16, 2016)

I Region Uppsalas länstransportplan finns en integrerad syn på utvecklingen beskriven där klimatmålen delvis kan uppnås med nödvändiga prioriteringar av infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

### Region Uppsala, mål för utsläppsminskningar

*Bildkälla:* Region Uppsala, LTP 2018



Den strategiska inriktningen syns även i hur regionen ser samband mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik och kopplar dessa till frågor om klimat och omställning.

”Stärk sambanden mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik samt gång och cykel. Utveckla prioriterade storregionala, regionala och delregionala stråk. Utveckla hållbara godstransporter. Utveckla infrastruktur för hållbara drivmedel” (Region Uppsala RUS s 16, 2016).

I målbilderna för Region Kronobergs utvecklingsstrategi finns återkommande hållbarhetsmål beskrivna vilka utgörs av tillväxt, god hälsa, och att klimatpåverkan ska minska. Målen är ofta snarlika och ett återkommande fokus kopplat till tillväxt snarare än på klimat, hälsa och jämlikhetsperspektiv. Vissa av transportmålen tonas ner då inriktningen mot ökad tillväxt och ekonomisk utveckling står främst. I målformuleringarna lyfts de positiva folkhälsoaspekterna fram med ökade investeringar i kollektivtrafiken.

”I takt med ökad insikt, har frågor som rör mer aktiva transporter (gång och cykel) och kollektivtrafik fått större fokus och hamnat högre upp på dagordningen inom samhällsplaneringen för att främja folkhälsan. Det finns en potential till ökad hälsa genom kollektivtrafiksatsningar, inte minst genom den ökade vardagsmotionen som uppkommer av att gå och cykla i samband med kollektivtrafikresan. En utbyggd kollektivtrafik bidrar även till en förbättrad luftkvalité.” (Region Kronoberg TFP s 32, 2016)



I trafikförsörjningsprogrammet för Region Kronoberg finns i en ambition gällande klimat och att använda satsningar i kollektivtrafiken som medel till att jämna ut sociala skillnader och verka för utveckling av bostäder, försörjningsmöjligheter och företagande. Dock blir utvecklingen av platser och orter ett av sätten för att stärka den ekonomiska tillväxten, i textutdraget nedan syftas på prioriteringar i Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

”1. Utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra. Området handlar om att planera samhället med en helhetssyn för att systemoptimera och få hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och samhällsbyggnad som kan stärka tillväxten och tillgängligheten i hela regionen.” (Region Kronoberg LTP 2018, s 47)”

#### *Organisation*

Inom Region Uppsala sker ett tydligt samarbete med kommunerna och nämnden för Trafik och samhälle ansvarar även över viss infrastruktur kopplad till kollektivtrafiken. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i Region Uppsala har ett arbetsutskott som verkar för kommunikation mellan regiondirektören och regionstyrelsen. På Region Uppsalas webbsida beskrivs den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag.

”Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i samarbete med kommunerna i Uppsala län och Trafikverket. Trafik och samhälle deltar aktivt i samhällsplaneringen för att skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande och ansvarar även för viss infrastruktur kopplad till kollektivtrafiken.” (Region Uppsala, 2019).

Även i Region Kronoberg utgör regionen den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den främsta uppgiften handlar om vilka linjer som ska omfattas av allmän trafikplikt och att upphandlingarna som görs sker konkurrensneutralt och likvärdigt sätt då all trafik i Region Kronoberg utförs av fristående entreprenörer. I Region Kronoberg utförs allt arbete av fristående entreprenörer vilket gör myndighetens arbete omfattande då sammanlagt 34 olika företag kör för Länstrafiken Kronoberg. De ambitioner och mål som regionen har beslutas av trafiknämnden, regionala utvecklingsnämnden och regionstyrelsen. (Region Kronoberg, 2019).

#### *Målbildernas koppling till budget*

Region Uppsala beskriver sitt arbete på ett tydligt vis där målen följs upp med åtaganden. Det systemet kan bidra till att politiker och tjänstemän lättare kan förstå vilka beslut som är nödvändiga att ta eller den strategiska inriktningen för en nämnd att arbeta efter.

### Fördelning av åtgärdsområden LTP, Region Uppsala

Bildkälla: LTP, Region Uppsala 2017

	Total kostnad	Varav i Länsplanen 2018-2029	Varav annan finansiering	2018-2020	2021-2023	2024-2029
<b>Åtgärdsområden</b>						
Kollektivtrafik	210	210		36	59	115
Varav statlig medfinansiering kollektivtrafik	105	105		20	29	59
Gång- och cykeltrafik	210	210		45	55	110
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	110	110		20	30	60
Varav statlig medfinansiering trafiksäkerhet	45	45		7	8	30
<b>Delsumma</b>	<b>530</b>	<b>530</b>		<b>101</b>	<b>144</b>	<b>285</b>

De mindre satsningarna inom gång-, cykel- och kollektivtrafik för Region Kronoberg syns i prioriteringen av ekonomiska medel för gång och cykel i åtgärdsområdena för länstransportplanen. I länstransportplanen görs investeringar i infrastruktur kring flera större vägobjekt och vägnät i regionen. (Region Kronoberg LTP 2018, s 13). En förklaring till de låga investeringsnivåerna i kollektivtrafik och hållbara transporter för Region Kronoberg under denna period kan ligga i att flera kommuner inom regionen har mellan åren 2014-2018 blivit beviljade statsmiljöavtal.

### Fördelning av åtgärdsområden LTP, Region Kronoberg

Bildkälla: LTP, Region Kronoberg 2018



Dessa stadsmiljöavtal kan ligga till grund för att arbetet mot transportmålen uppfattas som tillräckligt ambitiösa med satsningar på 72,12 Mkr fram till 2020 (Region Kronoberg 2017, s 79). Detta förändrar dock inte förhållandena i årsbudgeten och att andelen medel till hållbara transporter i LTP-planen är signifikant lägre än genomsnittet bland regionerna i denna undersökning. Kollektivtrafikens marknadsandel ska vara minst 13,5 % år 2025 (Region Kronoberg TFP, 2016). Målet är lågt satt och följs inte upp med en åtgärdsplan. I Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram följs målen upp med vissa indikatorer men generellt är målen lågt satta.

#### *Transportsnålt 2030*

Region Uppsalas mål följs upp med indikatorer för varje område och knyts samman med regionens klimatstrategier. Det finns en medvetenhet om behovet av en tydlig strategi för utsläppsminskningar.

”De samlade utsläppen av växthusgaser, i absoluta tal, ska ha minskat med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 75 procent lägre än år 1990 i enlighet med miljömålsberedningens slutförslag.” (RUS Uppsala s 16, 2016)

I Region Uppsalas länstransportplan finns mål för nivåer av koldioxidutsläpp som ska ner de kommande åren. Arbetet med att få ner nivåerna sker bland annat med ett strategiskt arbete riktat mot vardagsresor med gång-, cykel- och kollektivtrafik, se figur nedan.

#### **Region Uppsala, prioritering för gång och cykelvägar**

*Bildkälla: Region Uppsala, LTP 2017*

##### **Prioriteringsprinciper för gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet:**

##### **I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:**

- Prioriteringsprinciper för gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet

##### **I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:**

- Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med koppling till stråken i Uppsala län
- Felande länkar med potential för ökad tillgänglighet till turist- eller besöksmål längs stråken i Uppsala län

I beskrivningar av mål med kollektivtrafiken för Region Kronoberg ligger en stark betoning i att göra kollektivtrafiken så attraktiv som möjligt för resenären. Att sätta riktvärden med Nöjd kund-Index är en viktig utgångspunkt i flera av de strategier som finns för Region Kronoberg. För att vinna över vissa bilister till kollektivtrafik kan det vara relevanta strategier men mätningar av NKI-värde säger inget om vilka investeringar som regionen behöver göra inom hållbara transporter.

”Genom en snabbare och mer frekvent kollektivtrafik kommer fler att se kollektivtrafiken som ett realistiskt alternativ till bilen. En helt avgörande faktor är att det ska gå snabbt att resa. Det är därför av stor vikt att snabba upp resandet med kollektivtrafik. En snabb och frekvent kollektivtrafik har betydligt bättre förutsättningar att konkurrera med bilen. Det är också av stor vikt att kollektivtrafiken ges större utrymme i samhällsplaneringen och tydligare ses som en grundförutsättning för samhällsutveckling.” (Region Kronoberg TFP s 33, 2016)

# Diskussion

I denna del besvaras frågeställningarna i rapporten utifrån en bredare analys genom en utvecklad diskussion där skillnader och samband som framkommit i den jämförande studien sammanfattas mellan regioner med högre investeringsgrad och regioner med lägre investeringsgrad.

## 6.1 Hur skiljer sig uttalade mål inom hållbara transporter i ett urval av Sveriges regioner?

### 6.1.1 Tillväxtnål kontra mål för utsläppsminskningar

Ett resultat i denna rapport är att de bredare målbilderna i flera fall inte skiljer sig så markant bland de regioner som undersöktes. En gemensam målbild handlar för flera regionerna som undersöks om att utveckla handel och kontakt med närliggande områden. Därför blir mål för ekonomisk tillväxt och så kallad regionförstoring viktiga förklaringar till att förstå hur målformuleringarna i regionala och interregionala målbilder skapas.

Tillväxtnålen står samtidigt i kontrast till mål om utsläppsreduceringar och begränsad klimatpåverkan och målkonflikter uppstår. Målkonflikterna blir särskilt uppenbara i åtgärdsobjekten i de regionala länstransportplanerna 2018-2029 där satsningarna i vägtrafikobjekt i flera fall utgör mer än 50 procent av de totala åtgärderna i planen. Klimatåtgärder prioriteras ner då målbilder där framkomlighet med bil utgör regionernas främsta verktyg för arbetet med tillväxtfrämjande åtgärder. I regioner där investeringsnivån lägre är klimatmålen i regionerna är ofta inte tillräckligt djupt förankrade i målformuleringarna, ibland är de ytligt beskrivna och de bildar då inte ett narrativ som kan mäta sig med målbilderna om tillväxt, utveckling och regionförstoring. Klimat- och miljöfrågor finns beskrivna men det är först när klimat- och miljömålen knyts samman med andra hållbarhetsmål som hälsa, klimat, jämställdhet, bebyggelseutveckling eller social hållbarhet som målen blir tillräckligt starka narrativ för att kunna möta berättelserna om tillväxt i målbilderna.

I flera regioner är övergången till modern teknik en vanlig målbild inom klimat där satsningar bland annat syftar till att minska koldioxidutsläppen inom kollektivtrafiken. Ofta beskrivs en övergång mot elfordon som del av lösningen för den regionala kollektivtrafiken att nå de uppsatta klimatmålen. I målbilderna kan detta slag av lösningar bli effektfulla då fascinationen som ny teknik skapar formuleras i en ekomodernt narrativ (Hajer, 1995). Känslan för vad som är uppnåbart i framtiden och lösningar formuleras med tekniska lösningar. Beskrivningarna av ett ekomodernt narrativ handlar om att det i framtiden endast är ett teknikskifte som behövs som lösning och att tekniken kommer leverera lösningar på de problem med klimatomställning som vi har idag. Narrativ och målbilder för hållbara transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik har i regel hinder med att nå ut med bilder som ger denna typ av fascination då lösningarna istället bygger på att de är enkla i sin utformning, de innehåller ofta inte någon trollbindande teknik utan förutsätter att städerna planeras mot jämlikhet, hälsa och yteffektivitet, där etiska och moraliska frågor kopplat till ökad trafikmängd bidrar till att frågor väcks om en klimatomställning som innebär förändringar i vårt sätt att leva och i vårt förhållande till bilanvändning.

I några fall av de undersökta regionerna kopplas etiska frågor och rättvisefrågor samman med den ökade mobiliteten, vilket kan bilda ett narrativ kring minskad bilanvändning. Ökade investeringar i hållbara transporter blir då effektiva lösningar på problem i våra trafikmiljöer och framställs inte i första hand som hot mot individer som vill använda bilen (Banister, 2008). Att lyfta frågor kring minskad bilanvändning och vårt förhållningssätt till bilen som färdmedel kan vara provocerande för vissa grupper av individer då bilen är det dominerande färdmedlet i våra trafikmiljöer. I denna undersökning visar det sig vara sällsynt att regionerna lyfter frågor om minskad bilanvändning men i de fall det görs skapas starkare förutsättningar för investeringar i hållbara transporter. Undersökningen visar att regionernas samlade kunskap i ett bredare hållbarhetsarbete kring klimat, hälsa och jämställdhet skiljer sig mellan regioner med olika investeringsnivåer i hållbara transporter. Dels skiljer sig nivån av kunskap men rapporten visar att förmågan att integrera dessa målbilder med varandra spelar en avgörande roll i regionernas målformuleringar. Integrerade mål för klimat, hälsa och jämställdhet skapar en helhet som lägger grunden till högre investeringar i hållbara transporter.

## 6.2 Kollektivtrafikorganisation

### 6.2.1 Målstrukturens koppling till organiseringen av beslutsstrukturen

I regioner med lägre investeringar i budgeten till kollektivtrafik som Kronoberg och Kalmar är antalet operatörer som kör länstrafiken många. I Kronoberg uppgår antalet på dessa operatörer till 34 år 2018. Att antalet operatörer är högt skulle kunna vara en av förklaringarna till svårigheter att samverka i organisationen då centrala delar i den regionala kollektivtrafikorganisationen handlar om samverkan mellan aktörer (Hultén, 2018). I Västerbotten, Jämtland och Östergötland är länstrafiken ett helägt bolag av regionen, och antalet utförare är färre till antalet.

I Värmland och Östergötland finns kunskap och viss forskning kopplad till kollektivtrafikens organisation. Det kan vara en av förklaringarna till att kunskapsnivån ligger högre i dessa regioner än i de jämförande regionerna (Westerberg, 2019). Mattias Landin nämnde att organisationen i Värmland tidigare haft en otydlig beslutsstruktur och med anledning av detta fanns behov och fattades beslut kring att organisera kollektivtrafiken bättre (Landin 2019). I intervjun med Heidi Thörnberg nämndes att region Västerbotten gav mandat åt kommunerna så långt det var möjligt få inflytande i kollektivtrafikfrågorna. I Uppsala och Östergötland var kollektivtrafiken lokaliserad till en nämnd som är kopplad till samhällsfrågor. Organisering i en sådan nämnd kan vara bidragande till att båda regionerna tagit mål för minskad biltrafik. Några av dessa åtgärder utgörs av gång och cykelåtgärder i prioritering, som till exempel separerade busskörfiler, cykelöverfarter, breddade cykelvägar och företräde vid trafikljus. Planering av sådana åtgärder kräver kunskap att vilja arbeta mot dessa mål trots medvetenheten om att klagomål riskerar dyka upp bland invånarna. Men ifall kunskapsläget ligger högt i trafiknämnden (eller motsvarande nämnd) så finns möjlighet till att besluten har tillräckligt stöd (Tydén, 2018).

## 6.3 Målbildernas koppling till budget

### 6.3.1 Samband mellan regionala målbilder och investeringsnivåer

I regioner med högre investeringsnivåer finns i målformuleringarna starkare koppling till frågor kopplade till den regionala systemanalysen. I dessa analyser kan regionens långsiktiga behov av infrastruktur kopplas till prognoser av antalet unga som beräknas bo i regionen under kommande år, vilken livsstil som de förväntas ha, som sedan kopplas ihop med bebyggelseutvecklingen i framtiden där smidiga bytespunkter planeras i god tid eller att kommuner väljer att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Hur kopplingen sker till systemanalyserna visar kunskapsnivån i regionen kring långsiktig planering.

Östergötland, Värmland Jämtland/Härjedalen och Uppsala utgör i urvalet för den parvisa jämförelsen regioner med högre investeringar i kollektivtrafik och hållbara transporter. Dessa regioners mål och strategier har likheter som kan innehålla ett narrativ där integreringen av frågor kring klimat, social hållbarhet, jämställdhet och modern stadsplanering binds samman till en helhet. I regioner med lägre investeringar som Kalmar och Kronoberg ligger fokus i målbilderna för kollektivtrafiken flera gånger på att höja nivån på det så kallade Nöjd Kund Index bland resenärer. Att skapa målbilder baserat på nivån av NKI-värde kan leda till felaktiga beslut med investeringar och som intervjun med Mats Ameén tidigare visat så behöver inte ett högt NKI-värde hänga samman med höga investeringar i kollektivtrafiken, där storstadsområdena oftare ligger lågt i NKI- mätningar trots att utbudet är bättre där än exempelvis på landsbygden där förväntningarna är annorlunda på service och utbud. (Ameén, 2018).

En detalj som kan nämnas är att antal utbudskilometer är högt för det första regionparet i den parvisa analysen. Både Västerbotten och Jämtland är regioner som omfattar stora landareal, därför finns det anledning att tänka att utifrån deras genomsnittligt låga budget till kollektivtrafiken på drygt 4 procent vardera så får invånarna i länen en relativt god service utifrån landareal, och skillnaderna i investeringsnivå för budgeten 2017 skiljer sig heller inte mycket mellan länen i den parvisa jämförelsen.

## 6.4 Transportsnålt 2030

### 6.4.1 Integrerad målbild och svårigheter med mål kopplat till minskad biltrafik

Tre av regionerna med högre investeringsgrad Östergötland, Värmland och Uppsala nämner mål för minskad biltrafik. Hrelja, (2018) beskriver att det behövs strategier för minskad biltrafik behöver fattas parallellt med beslut om investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik. I regioner med lägre investeringsnivåer är målformuleringarna ofta inte tillräckligt utvecklade med exempelvis uppställda delmål eller mätbara indikeringar för utsläppsminskningar.

Rapportens resultat visar att kunskapsnivån för målbilden om ett transporteffektivt/transportsnålt samhälle skiftar mellan de regioner som jämförts. Målbilden för ett transportsnålt 2030 behöver kommuniceras/visualiseras tydligare i Trafikverkets nationella transportplan och mellan aktörer som Trafikverket samverkar med för att kunskapsnivån ska vara lika hög nivå i regionerna. Resultatet visar att regionerna i den parvisa jämförelsen kan vara bättre eller sämre i



investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik men de gemensamma bristerna ligger i beslut kring begränsning av biltrafik. Trafikverket har beskrivit målbilder för att nå klimatmålen med att regionerna bör investera i gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vad rapporten visar är att i flera regioner saknas en parallell strategi kopplad till minskad biltrafik, och strategierna ska vara kopplade till de utsläppsminskningar som ska genomföras. Beslut i riktning mot miljözoner gång-, cykel- och kollektivtrafik i prioritering, eller bilfria innerstäder kommer bli nödvändiga i stadsplaneringen framöver. För flera regioner även regioner med låg investeringsnivå finns starka målbilder kring hur ett klimat- och miljömässigt hållbart samhälle ska se ut. I Region Kronoberg har exempelvis Växjö kommun som mål att bli Sveriges klimatbästa kommun fram till 2025 (Växjö, 2019).

Köpenhamn är exempel på en stad som under flera år jobbat mot minskad biltrafik i innerstaden, bland annat genom att arbeta aktivt med utbyggd cykelinfrastruktur. Stockholm har nyligen fattat beslut om miljözoner på två trafikerade gator i staden. Gissningsvis kommer beslut kring bilfria innerstäder och miljözoner bli aktuella och prägla debatten kring transporter framöver. Mål för minskad biltrafik hänger samman med Trafikverkets mål om ett transporteffektivt samhälle. Som nämnts inledningsvis i rapporten finns en ordning för hur målbilder skapas i nationella planer och strategidokument som sedan överförs till de regionala länstransportplanerna (se kap 2.1.2). Framöver kommer en tydlig princip eventuellt bli mer synlig kring arbetet med att minska biltrafiken i tätorterna och sätta samman dessa mål tillsammans med en struktur för helhetstänkande och förståelse kring hur hållbarhetsmålen integreras så tydligt som möjligt med varandra, för att kunna skapa effektiva strategier kring det regionala klimatarbetet.

## Slutsats

Rapportens frågeställningar syftar till att undersöka skillnader i regionala narrativ för hållbara transporter, kopplingen till kollektivtrafikens organisering, sambanden mellan målbilder och budget för hållbara transporter samt slutligen målbildernas koppling till det nationella målet för ett transportsnålt 2030. Slutsatserna i denna rapport visar att skillnaderna i målbilder mellan regioner med högre och lägre investeringsnivåer inom gång-, cykel- och kollektivtrafik ofta handlar om att regioner med högre investeringsgrad är bättre på att formulera målbilder som integrerar bredare narrativ kring jämställdhet, klimat, social hållbarhet och hälsa i transportsystemet i de regionala strategidokumenterna. I målbilder som förstärker fördelarna med en klimatomställning av transportsystemet skapas narrativ som kan ligga till grund för ökade investeringar i hållbara transporter. Genom att organisera kollektivtrafiken på ett sätt som uppmuntrar till samverkan mellan kollektivtrafikorganisationens aktörer, bland annat kommuner och driftoperatörer främjas beslut kring gång-, cykel- och kollektivtrafik i prioritering, och en kollektivtrafikorganisation som samlar kunskap och forskning i en nämnd kopplad till samhällsfrågor. En tydlig struktur i organisationen kring kollektivtrafik som inte knyter avtal med för många utförare kan vara en fördel i organiseringen av kollektivtrafik.

Regionala skillnader i målformuleringar och narrativ finns mellan regioner med olika investeringsnivåer. Regioner med högre investeringar är bättre på att formulera delmål för minskad biltrafik och indikeringar för utsläppsminskningar kopplat till klimat. För att lyckas i arbetet med att formulera delmålstrategier behövs ökad kunskap om Trafikverkets målbild om det transportsnåla samhället 2030, jämställdhet i transportsystemet och hälsofrågor kopplade till transporter. Bland regioner med lägre investeringar i hållbara transporter ligger ofta fokus på mätningar av Nöjd Kund Index. För att strategierna inom hållbara transporter ska bli mer verkningsfulla är det av större betydelse att mer resurser läggs på att formulera målbilder som förstärker ett narrativ kring framtidens transporter där regionala systemanalyser och framtidens transportbehov formuleras med fokus på jämlikhet, hälsa och yteffektivitet tillsammans med en utökad regional kunskap om målbilden för det transportsnåla samhället 2030. Stadsmiljöavtalen, som är relevanta för studier kring investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik kan utgöra områden för vidare forskning gällande kommuner. Den här studien begränsar sig emellertid till de regionala investeringarna och målbilderna.

# Tack

Jag vill främst tacka mina handledare Lena Hiselius på institutionen för Teknik och samhälle och Lena Smidfelt Rosquist på Trivector Traffic AB i Lund för att jag givits möjlighet och fått förtroendet att skriva detta exjobb. Med er handledning har jag gått vidare arbetet med rapporten utan att större hinder uppstått i skrivandet.

Tack också till Christer Ljungberg på Trivector Traffic som kommit med tips och värdefulla synpunkter till uppsatsen. Tack även till Trivector AB som varit en bra kontorsplats i Lund och i Stockholm med trevliga kollegor och fina lokaler.

## Referenser

Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm, in *Transport Policy* 15, 2, 73-80.

Clark, A., Wennberg, H. & Indebetou, L. (2012). Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt – Kunskaps- och metodstöd för kollektivtrafikens hälsoeffekter. Trivector Rapport 2012:62, Trivector, Lund.

Dryzek, J. S. (2005). *The politics of the earth: environmental discourses*. Oxford, Oxford University Press.

Energimyndigheten 2017. Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., Wängnerud, L. 2017. Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad. Femte upplagan. Författarna och Wolters Kluwer Sverige AB.

Hajer, Maarten. A. 1995. *The politics of Environmental Discourse: Ecological Modernisation and the Policy Process*. Oxford: Oxford University Press.

Hansson, J, Pettersson, F, Svensson, H & Wretstrand, A 2018, Defining regional public transport. K2 working papers, nr. 2018:7, K2-Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, Lund.

Hansson, P, Pettersson, F, Khan, J & Hrelja, R 2018 'Kommunerna och kollektivtrafiken: En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken' K2-Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Hiselius, LW & Rosqvist, LS 2018, 'Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case', *Journal of Cleaner Production*, vol. 182, s. 331-337.

Holmberg, B 2013, Ökad andel kollektivtrafik - hur? : en kunskapssammanställning. Bulletin 286 - 2013 / 3000, vol. Bulletin 286, vol. Bulletin 286, Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

Hrelja, R, Hjerpe, M & Storbjörk, S 2015, 'Creating Transformative Force? The Role of Spatial Planning in Climate Change Transitions Towards Sustainable Transportation', *Journal of Environmental Policy and Planning*, vol. 17, nr. 5, s. 617-635.

Hultén, J, Paulsson, A, Holmberg, B, Scholtén, C, Ronnle, E, Pettersson, F, Paulsson, G, Svensson, H, Ryan, J, Stjernborg, V & Hamidi, Z 2017, Förändrade förutsättningar för framtidens kollektivtrafik. K2-Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Isaksson, K, Ewald, G., Hrelja, R., Grönlund, A., Hägglund, E., Pettersson, F., Dickinson, J. & Albertsdóttir, E. (2015), Hållbar stadsutveckling i praktiken – färdplan för kollektivtrafik i samhällsplanering. Forum för Innovation i transportsektorn, Stockholm

Kronsell, A, Smidfelt-Rosqvist, L & Winslott Hiselius, L 2016, 'Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish case', *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 10, no. 8, pp. 703-711.

K2 2015. Dickinson, J. & Wretstrand, A. Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt. K2 Rapport 2015:2.

K2 2018. Hrelja, R. Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska städer. K2 Rapport 2018:3

Lidestam, H. et al., 2016. Kontraktsformer och deras inverkan på svensk kollektivtrafik En kunskapsöversikt. K2 Outreach 2016:3.

Lijphart, A. (1971). *Comparative Politics and the Comparative Method*. *The American Political Science Review*, 65(3), 682-693.

Marshall, S. & Banister, D. 2000. Travel reduction strategies. Intentions and outcomes. *Transportation Research Part A* 34: 321–338

Pettersson, F & Hrelja, R 2018, 'How to create functioning collaboration in theory and in practice – practical experiences of collaboration when planning public transport systems' *International Journal of Sustainable Transportation*.

Smidfelt Rosqvist, L & Winslott Hiselius, L 2018, 'Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data', Case Studies on Transport Policy.

Wretstrand, A, Danielson, H & Nordell, O 2012, Kollektivtrafikorganisation i Sverige. Regionerna blir färre men större – spelplanen förändras. Bulletin 282 / 3000, vol. Bulletin 282, Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

Elektroniska källor:

Arkitekten, 2019

[https://arkitekten.se/debatt/satsa-pa-fransk-sparvag/?fbclid=IwAR3sLocaZAShTaHin4q4VjF\\_IZma9Q36\\_ej3pj7QhzRRrC9Wr69CLhuQe7w](https://arkitekten.se/debatt/satsa-pa-fransk-sparvag/?fbclid=IwAR3sLocaZAShTaHin4q4VjF_IZma9Q36_ej3pj7QhzRRrC9Wr69CLhuQe7w)

(Hämtad 2019-05-27)

Artikel Citylab (2018) The war on cars, Norwegian Edition

<https://www.citylab.com/transportation/2018/05/oslos-race-to-become-a-major-bike-haven/559358/>

(Hämtad 2019-05-27)

KOLL framåt (2007) [http://www.jesab.com/wp-](http://www.jesab.com/wp-content/uploads/2013/09/2008_33_koll_framat_huvudrapport_20071221.pdf)

[content/uploads/2013/09/2008\\_33\\_koll\\_framat\\_huvudrapport\\_20071221.pdf](http://www.jesab.com/wp-content/uploads/2013/09/2008_33_koll_framat_huvudrapport_20071221.pdf)

Hämtad (2019-05-27)

Naturvårdsverket (2019) Klimatpolitisk handlingsplan

<http://www.naturvardsverket.se/klimatmal> Hämtad (2019-01-23)

Naturvårdsverket (2018)

Styrmedel transportsnålt samhälle

[http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/uppdelat-efter-](http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/uppdelat-efter-omrade/transport/pm-styrmedel-transporteffektivt-samhalle.pdf)

[omrade/transport/pm-styrmedel-transporteffektivt-samhalle.pdf](http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/uppdelat-efter-omrade/transport/pm-styrmedel-transporteffektivt-samhalle.pdf) Hämtad (2019-01-23)

Naturvårdsverket (2016)

Jämförande studie i transportplanering mellan Stockholm, Vancouver och Hamburg

<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6732-8.pdf?pid=19256> (Hämtad 2019-02-26)

Regeringen (2017). Det klimatpolitiska ramverket  
<https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>  
(Hämtad 2019-05-27)

Region Gävleborg Trafikförsörjningsprogram 2016  
<https://xtrafik.se/Content/98324/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2016-2030-161129.pdf> (Hämtad 2019-02-23) Länstransportplan (2018)  
<https://www.regiongavleborg.se/globalassets/regional-utveckling/rapporter-och-publikationer/samhallsplanering-och-infrastruktur/lansplan-regional-infrastrukturplan-gavleborg-2018-2029.pdf> (Hämtad 2019-02-23)  
Regional utvecklingsstrategi (2019)  
<https://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi/> (Hämtad 2019-02-23)

Region Kalmar Regional utvecklingsstrategi 2018  
<https://www.regionkalmar.se/samarbetsportalen/regional-utvecklingsstrategi/> (Hämtad 2019-04-23) Länstransportplan (2018)  
<https://www.regionkalmar.se/detta-gor-region-kalmar-lan/vi-arbetar-for-att-utveckla-lanet/samhallsplanering-och-infrastruktur/resor-och-kollektivtrafik/> (Hämtad 2019-04-23) Trafikförsörjningsprogram (2017)  
[https://www.kalmarlanstrafik.se/globalassets/regional-kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram\\_2017-2025.pdf](https://www.kalmarlanstrafik.se/globalassets/regional-kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram_2017-2025.pdf) (Hämtad 2019-04-23)

Region Kronoberg Trafikförsörjningsprogram 2016  
<http://www.regionkronoberg.se/globalassets/rus/trafikforsorjningsprogram-2016-2025.pdf> (Hämtad 2019-08-23) Länstransportplan (2017)  
<http://www.regionkronoberg.se/contentassets/b314d5afaa974bf0b8900cc5accf1185/2017-12-06-faststalld-av-rf-ltp-g-lan-2018---2029-med-bilagor-mindre.pdf> Regional utvecklingsstrategi (2015)  
<http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/utvecklingsstrategi/>  
(Hämtad 2019-08-23)

Region Jämtland Härjedalen Trafikförsörjningsprogram (2016)  
<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/infrastruktur/regional-kollektivtrafikmyndighet/regionaltrafikforsorjningsprogram20162020.4.15591b8415700f7566b43bea.html> (Hämtad 2019-01-23) Länstransportplan (2017)  
<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/infrastruktur/lansplan-regional-utvecklingsstrategi>  
<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/regionalutvecklingsstrategi.4.4bc760c0167a988472c2f4.html> (Hämtad 2019-01-23) ) Regional utvecklingsstrategi (2013)  
<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/regionalutvecklingsstrategi.4.4bc760c0167a988472c2f4.html> (Hämtad 2019-08-23)

Region Värmland Trafikförsörjningsprogram (2016)  
<https://www.regionvarmland.se/resor-och-trafik/kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram/>(Hämtad 2019-08-23)Länstransportplan (2017)  
<https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/infrastruktur-och-kommunikationer/lanstransportplan/>(Hämtad 2019-08-23) Regional utvecklingsstrategi (2014) <https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/varmlandsstrategin/> (Hämtad 2019-02-31)

Region Västerbotten Länstransportplan (2018)  
<https://regionvasterbotten.se/naringsliv-och-samhallsbyggnad/transport-och-infrastruktur/beslutad-lanstransportplan-2018-2029>(Hämtad 2019-02-23 )Regional utvecklingsstrategi (2014)<https://regionvasterbotten.se/naringsliv-och-samhallsbyggnad/regional-utvecklingsstrategi> (Hämtad 2019-02-23)Trafikförsörjningsprogrammet (2016)  
<https://regionvasterbotten.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet> (Hämtad 2019-01-23)

Region Uppsala Trafikförsörjningsprogram (2016)  
<https://www.region uppsala.se/sv/Kollektivtrafik1/Dokument-och-handlingar/Trafikforsorjningsprogram/> (Hämtad 2019-01-25)Länstransportplan (2017) <https://www.region uppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Lanstransportplan-2018-2029/> (2019-02-14) Regional utvecklingsstrategi (2017) <http://www.lul.se/sv/Regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi-uppsala-lan/> (Hämtad 2019-02-12)

Region Östergötland Trafikförsörjningsprogram (2016)  
<https://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/> (Hämtad 2019-03-02) Länstransportplan (2018) <https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/Infrastruktur/Lanstransportplan-2018-2029/> (Hämtad 2019-04-03) Regional utvecklingsstrategi (2012)  
<https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/Regional-utvecklingsplanering/> (Hämtad 2019-02-16)

SKL (2017) Öppna jämförelser kollektivtrafik  
<https://skl.se/tjanster/merfranskl/oppnajokforelser/kollektivtrafik.1131.html>  
(Hämtad 2019-02-09)

Sveriges Miljömål  
<http://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/>(Hämtad 2019-02-23)



TRAFKA (2019) Rapport Etappmål för gång-, cykel- och kollektivtrafik  
<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/etappmalet-om-okad-gang--cykel--och-kollektivtrafik-8262/>(Hämtad 2019-02-21)

Trafikverket klimatmål  
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Dokument-och-lankar-om-klimat/> (Hämtad 2019-01-21)

VTI (2013) Kollektivtrafik för lokal och regional utveckling  
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670676/FULLTEXT01.pdf>  
(Hämtad 2019-02-26)

# Appendix

## Regional kollektivtrafikorganisation- Sammanställning av data

### Region Skåne

I Region Skåne finns tio ordinarie ledamöter i kollektivtrafiknämnden, 4 stycken av dem är kvinnor och tio män baserat på dessa uppgifter från Region Skånes hemsida. <https://www.skane.se/politik-och-demokrati/politiska-organ-a-till-o/kollektivtrafiknamnden/> I budgeten för Region Skåne år 2017 är budgeterat 2 348,8 miljoner till kollektivtrafiknämnden Sid 61 och sidan 25 i nedanstående dokument.

Budgeten för kollektivtrafiken åren i fullmäktige 2014-2018 skiljer sig från år till år men är på ett ungefär i denna storlek i jämförelse mellan de övriga åren.

Sedan tillkommer RTI-planen. Den sträcker sig mellan åren 2014-2025 och omfattas av sammanlagt 4292 miljoner kronor

[https://www.skane.se/siteassets/organisation\\_politik/dokument/budget-2017.pdf](https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/dokument/budget-2017.pdf)

Regionfullmäktige har 149 ledamöter, 64 kvinnor och 85 män.

Det är regionfullmäktige som beslutar om anslag/regionbidrag för kollektivtrafiken. Detta regionbidrag ställs till kollektivtrafiknämndens förfogande för att betala driften av kollektivtrafiken. Detta regionbidrag täcker lite drygt 40 procent av kostnaderna för kollektivtrafiken, resten (ca 60 procent) betalas av de resande i form av biljetter. Det är kollektivtrafiknämnden och därefter regionstyrelsen som bereder budgetförslaget till fullmäktige.

### Stockholms läns landsting

I Stockholms trafiknämnd är beredningen för trafikplanering bestående av 13 stycken ordinarie ledamöter 4 kvinnor 9 män. Uppgifter att kollektivtrafiken föreslås få 10,3 miljarder kronor för 2018 finns här.

<https://www.sll.se/nyheter-stockholms-lans-landsting/2017/03/Planeringsunderlag-for-budget-2018-pa-remiss/>

Regionfullmäktige har 149 ledamöter, 75 kvinnor och 74 män.

Budgeten 2018 baserar sig på SLLs Mål och budget för respektive år, som beslutas i Landstingsfullmäktige.

Budgeten för Trafiknämnden finansieras av landstingets verksamhetsanslag, tas fram av Landstingsstyrelsens förvaltning och budgeten beslutas i Landstingsfullmäktige. Kollektivtrafikens verksamhetsanslag samt intäkter Trafiknämnden 2018: 33 025 Mkr varav 10 284 Mkr ink. FUT av dessa utgör verksamhetsanslag. FUT utgör en förvaltning utanför trafiknämnden 4 Mkr i verksamhetsanslag

## Region Västra götaland

Förslagen till strategierna och besluten arbetas fram i [kollektivtrafiknämnden](#). Till sin hjälp har politikerna i nämnden tjänstemännen på [avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur](#). Kollektivtrafiknämnden bereder t ex det viktigaste dokumentet, trafikförsörjningsprogrammet, som förnyas var fjärde år. Västtrafik AB ska budgetera för en verksamhet motsvarande 4 565 mnkr 2018 för genomförandet av uppdraget. Kollektivtrafiknämnden avsätter 4 365 som driftsbidrag till Västtrafik. Resterande 200 mnkr tas från obeskattade reserver (förutsatt beslut i regionstyrelsen). Kollektivtrafiknämnden har reserverat 200 mnkr för eventuellt behov av tilläggsbeslut i Kollektivtrafiknämnden.

## Region Västmanland

Fullmäktige beslutar bland annat om regionens budget, skattesats samt större investeringar, planer och mål för verksamheten. Fullmäktige beslutar också om regionplanen, som ligger till grund för mål, inriktning och fördelning av resurser för regionens styrelse och olika nämnder. Kommunalförbundet organiserar kollektivtrafiken, som i Sörmland och Norrbotten.

## Region Norrbotten

Den totala ramen till regional utveckling beslutas av Regionfullmäktige. Nivåerna till ex RKM beslutas av Regionstyrelsen i december.

Då Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten (RKM) är ett eget kommunalförbund ingår inte myndighetens totala budget såsom intäkter och kostnader i Region Norrbottens ekonomi. Investeringar sköts också i myndighetens regi. Region Norrbotten lämnar ett regionbidrag till RKM som för åren 2015-2018. Den totala ramen till regional utveckling beslutas av Regionfullmäktige.

## Region Sörmland

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet tar fram och beslutar om budget, så regionstyrelsen fattar endast beslut om länsplanen

Det samlade ansvaret för kollektivtrafiken i Sörmland har [Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland](#). Myndigheten organiseras i form av ett kommunalförbund med landstinget och de 9 kommunerna i länet som medlemmar. Myndigheten äger Länstrafiken Sörmland AB som har i uppdrag att samordna upphandling, utförande trafik.

## Region Örebro

Nämnd för samhällsbyggnad beslutar i kollektivtrafikfrågor i Region Örebro. Nämnden bereder och beslutar i frågor som gäller infrastruktur för transporter och kommunikation, kollektivtrafik, samhällsplanering och miljö, energi och klimat på regional nivå.

## Region Kalmar

Regionförbundets uppgift är att samordna de insatser som behövs för att utveckla länets kommunikationer. Angelägna frågor kring regionens infrastruktur och kommunikationer alltid finns aktuella hos riksdag, regering och centrala myndigheter. Regionförbundet deltar också aktivt i såväl nationella som internationella projekt kring transporter. I september 2018 fastslog regionförbundets styrelse planen för åren 2018-2029. Av planen framgår vad Kalmar län kommer att satsa på när det gäller vägar, järnvägar, cykelbanor och kollektivtrafik.

## Region Blekinge

Kommunalförbundet Region Blekinge som tom 2018 hanterar kollektivtrafiken. Fr om 2019 övergår all verksamhet till Landstinget Blekinge som kommer att benämnas Region Blekinge. Under 2015-2018 finns ingen regionfullmäktige utan en direktion benämnd Regionstyrelsen som högsta beslutande organ.

ett samverkansorgan (inget landsting) under dessa år. Den största verksamheten vi har är kollektivtrafiken under dessa år. Fr o m 2019 blir kommunalförbundet regionkommun vilket innebär att allt har skatteväxlats från kommunerna till landstinget.

## **Region Östergötland**

Regionfullmäktige har 101 ledamöter som väljs vart fjärde år. Förutom att fatta viktiga beslut kan ledamöterna väcka frågor, interpellera och motionera i frågor som rör Region Östergötland. Fullmäktige beslutar om frågor som har större vikt och är av principiell betydelse, som exempelvis landstingsskatten och Region Östergötlands budget. Regionfullmäktige beslutar också om övergripande mål och riktlinjer för regionens verksamhet (måldokument).

## **Region Uppsala**

Regionfullmäktige utgör Region Uppsalas högsta beslutande organ och beslutar i ärenden av principiell beskaffenhet och av större vikt för region Uppsala. Från 2017 har Region Uppsala ansvar för regional utveckling i länet. Det innebär till exempel arbete med näringslivsfrågor och infrastruktur. Regionstyrelsen leder och samordnar förvaltningen av Region Uppsala och har uppsikt över övriga nämnders verksamhet. Innan ett ärende avgörs av Regionfullmäktige ska det ha beretts av regionstyrelsen. Regionrådsberedningen bereder ett förslag kring kollektivtrafiknämnden som godkänds av den styrande majoriteten.

## **Region Dalarna**

Under 2017 var det gamla region Dalarna som var trafikmyndighet. Landstinget/Nya region Dalarna övertog ansvaret 1 januari 2018. Därför finns inget att hitta i landstingets handlingar och protokoll under 2017. Kollektivtrafiknämnden bildades i september.

Landstinget Dalarna är från och med den 1 januari 2018 organisatorisk hemvist för den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). Myndigheten har rättigheter och befogenheter att vidta åtgärder som framgår av kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065).

## **Region Gävleborg**

Nämndens verksamhet styrs av Infrastrukturprogrammet, Länstransportplanen med dess årliga verksamhetsplan, Trafikförsörjningsprogrammet med dess årliga trafikplan, Folkhälsoprogrammet, Regional utvecklingsstrategi (RUS) samt de regionala miljömålen. För att uppnå målsättningarna krävs, förutom att fokusera på nämndens egna uppgifter, också ett aktivt ansvarstagande för helheten.

## **Region Gotland**

Nämnderna/förvaltningarna skriver strategiska planer utifrån de gemensamma förutsättningarna. En strategisk plan innehåller även förslag till driftbudget och investeringsbudget kommande år. Regionstyrelsen bereder nämndernas förslag och lägger fram ett förslag till budget till regionfullmäktige som tar beslut om nämndernas ramar i juni. I oktober genomför regionstyrelsen en avstämning av den strategiska inriktningen och de övergripande ekonomiska förutsättningarna. Om budgeten behöver justeras gör regionfullmäktige det i november.

## **Region Västernorrland**

Det är kommunalförbundet som kommer med en rekommendation om anslag till kollektivtrafiken, de rekommenderar sina medlemmar och sedan fattar regionfullmäktige ett beslut av det som bereds i nämnderna. Respektive nämnd fattar beslut om detaljbudget. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland (Din Tur) är organiserat som ett kommunalförbund. Myndigheten finansieras gemensamt av landstinget och länets kommuner och upphandlar, planerar, samordnar och marknadsför kollektivtrafiken i länet. Varje medlems fullmäktige väljer ledamöter till Kollektivtrafikmyndighetens direktion som består av 22 ledamöter och lika många ersättare.

## **Region Värmland**

Vad gäller budget för kollektivtrafiken förra mandatperioden såg processen annorlunda ut än i andra regioner. Dels finns två organisatörer och dels skedde finansiering av kollektivtrafiken i två olika processer. Regional allmän kollektivtrafik organiserades av det helägda kommunala bolaget Värmlandstrafik AB. De finansierades genom fleråriga beslut om ägarbidrag från länets kommuner och landsting. Processen att bereda ägarbidrag leddes av Kollektivtrafiknämnden i samband med framtagande av trafikförsörjningsprogrammet.

Allmän kollektivtrafik i Karlstad, skåre och alster tätorter organiserades av Karlstadsbuss som då var en del av stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstads kommun. Deras verksamhet ingick därmed i stadsbyggnadsförvaltningens budget och bereddes i den ordinarie kommunala processen.

Beslut om ramar för kollektivtrafiken beslutas av regionfullmäktige. Detaljbudget beslutas av trafikorganisatörerna Värmlandstrafik AB och Karlstads kommun/Karlstadsbuss (avseende stadstrafiken).

## **Region Kronoberg**

Trafiknämnden ansvarar för verksamheten inom Länstrafiken Kronoberg. Nämnden ansvarar för sjukresor och för färdtjänst, riksfärdtjänst samt skolskjutsar enligt särskilda avtal med vissa av länets kommuner.

## **Region Jönköping**

Fullmäktige har 81 ledamöter som kommer från hela Jönköpings län. De väljs i de allmänna valen vart fjärde år. De flesta av ledamöterna är fritidspolitiker och sköter sina uppdrag vid sidan av sina vanliga arbeten. Region Jönköpings län har sex regionråd som är heltidspolitiker. Fullmäktige sammanträder sju gånger om året och fattar beslut om Region Jönköpings läns verksamhet i stort. Det är regionfullmäktige som tar beslut om budgetens fördelning och den andel som går till kollektivtrafik.

## **Region Jämtland**

Kollektivtrafiken är organiserad så att regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) finns i Region Jämtland Härjedalen. Där sorterar frågan under Regional utvecklingsnämnd (RUN), och ägarbidraget är en del av nämndens budget. Under 2015-2018 har det funnits ett utskott för infrastruktur och kommunikationer. Utskottet har inget eget beslutandemandat utan har berett ärenden till RUN. Länstrafiken i Jämtlands län AB och Norrtåg AB är juridiska, självständiga enheter med egen styrelse och VD, budget etc. Ett extra anslag har därför begärts för att kalla kollektivtrafikens behov, det avsattes också 5 mkr extra till 2019 från Regionfullmäktige. Fullmäktige beslutar om medel till RUN.

## **Region Västerbotten**

Region Västerbotten har med Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län det ekonomiska och juridiska ansvaret för den samhällsbetalda regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ska regelbundet anta och vid behov revidera ett Regionalt trafikförsörjningsprogram. Myndigheten fattar beslut om sk. allmän trafikplikt, som sedan verkställs genom trafikupphandling.

Länstrafiken som bolag är helägt av Region Västerbotten och har sitt säte i Lycksele. Länstrafiken har ett tydligare uppdrag än tidigare som genomförare av trafiken. Bolaget upphandlar kollektivtrafik på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten, utifrån de beslut om trafikplikt som fattats. Bolaget svarar för att kollektivtrafiken bedrivs enligt avtal, informerar om och marknadsför trafiken.

## **Region Halland**

I fullmäktiges budget för 2018 finns för Hallandstrafiken medel avsatta i enlighet med kollektivtrafikplanen. Budgetförslaget medger Hallandstrafiken AB en genomsnittlig taxeförändring för kollektivtrafiken om högst tre (3) procent.

Kollektivtrafikplan 2018 som tagits fram av Hallandstrafiken på uppdrag av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Halland. Planen beskriver förslag på trafikförändringar för det kommande året, d.v.s. 2018 med utblick mot 2019-2020. Region Halland är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Halland samt ensam ägare av Hallandstrafiken AB.