



LUNDS
UNIVERSITET

Kombinerad mobilitet i Stockholms län – Från samverkan till verklighet

Vilhelm Hegethorn

Examensarbete inom kandidatprogrammet för samhällsplanering

SGEL36 / VT2024

Samhällsvetenskapliga fakulteten

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Till Koglin

Abstract

Combined mobility has increasingly been promoted as a way to use the combined strengths of cycling and public transport to enable sustainable mobility patterns. In the Greater Stockholm Area, combined mobility has worked its way into strategic regional policy documents. This study, departing from a collaborative planning perspective, uses qualitative methods to investigate how key actors in the Stockholm Region work together to promote combined mobility. The study finds that the actors all view combined mobility as an important aspect of furthering sustainable mobility. While the significance of high-quality and safe bicycle parking at public transport stations is generally a consensus point, actors have differing views on the importance of further allowing bicycles onboard rail vehicles. Additionally, the study finds that, while existing arenas for collaboration are generally appreciated by actors, there is a need to develop more efficient and streamlined collaboration and funding processes to ensure that strategic policy on combined mobility is translated into actual projects.

Keywords: combined mobility, collaborative planning, governance, cycling, public transport

Sammanfattning

Främjandet av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har i allt högre grad lyfts fram som ett sätt att bidra till ökat hållbart resande. Detta återspeglas även i regionala strategidokument i Stockholms län. Den här studien ämnar undersöka hur centrala aktörer i Stockholms län arbetar med att främja kombinationsresor med hjälp av följande frågeställningar:

- Hur ser olika centrala aktörer i Stockholms län på kombinationsresor som ett medel för att uppnå hållbar mobilitet?
- Hur prioriterar olika aktörer mellan konkreta åtgärder för att öka antalet kombinationsresor i Stockholms län?
- Hur upplever olika aktörer samverkansprocessen kopplat till planering och främjande av kombinationsresor?

Semistrukturerade intervjuer och dokumentanalys används för att besvara frågeställningarna. Sammantaget har sex intervjuer genomförts samt två centrala dokument studeras. De centrala aktörer som omfattats av studien är Region Stockholms regionala cykelkansli, trafikförvaltningen inom Region Stockholm, tre av länets kommuner och Trafikverket.

Studien finner att samtliga aktörer betraktar främjandet av kombinationsresor som ett viktigt sätt att uppnå hållbar mobilitet, särskilt för länets yttre delar. Satsningar på kombinationsresor ses även som ett sätt att uppnå de egna organisationernas målsättningar om högre marknadsandelar för cykeln respektive kollektivtrafiken. Vikten av säkra och högkvalitativa cykelparkeringar är i hög grad en fråga där aktörerna är eniga och där arbetet är relativt välutvecklat. Däremot visar studien att länets kommuner prioriterar utökade möjligheter att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken högre än trafikförvaltningen och Region Stockholms regionala cykelkansli.

Aktörerna har överlag en positiv syn på samverkansarbetet kring kombinationsresor i Stockholms län och flera lovvärda initiativ genomförs av aktörerna. Samtidigt identifierar studien begränsningar med nuvarande organisationsstrukturer och finansieringsprocesser. En viktig slutsats är att en tydligare integrering av planeringen för cykel och kollektivtrafik i Stockholms län är önskvärd för att bättre kunna dra nytta av trafikslagets synergieffekter vid policybeslut. Studien visar även på behovet av att skapa effektivare finansieringsprocesser där nyttor och investeringskostnader för olika aktörer är jämnare fördelade. Att ytterligare förenkla och förtydliga processerna för medfinansiering är också ett tänkbart steg för att i högre utsträckning kunna gå från ord till handling i arbetet.

| | |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Introduktion | 1 |
| 1.1 Inledning | 1 |
| 1.2 Kombinationsresor | 1 |
| 2. Syfte och frågeställning | 2 |
| 3. Avgränsningar | 2 |
| 3.1 Centrala begrepp | 3 |
| 3.2 Tid och rum | 3 |
| 3.3 Aktörer | 3 |
| 4. Dagens resande i Stockholms län | 4 |
| 4.1. Stockholms län | 4 |
| 4.2. Ansvarsfördelning och regional planering | 5 |
| 4.3. Nulägesbild över mobilitet och kombinationsresor i Stockholms län | 6 |
| 5. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter | 8 |
| 5.1 Kombinationsresor | 8 |
| 5.2 Kollaborativ planering | 10 |
| 5.2.1 Kontext, historisk utveckling och relaterade begrepp | 10 |
| 5.2.2 Definition och tolkning av kollaborativ planering | 12 |
| 5.2.3 Kollaborativ planering och samverkansprocesser inom svensk planering | 13 |
| 6. Metod | 15 |
| 6.1. Val av metodologisk inriktning | 15 |
| 6.2. Intervjuer | 16 |
| 6.2.1 Urval av intervjupersoner | 16 |
| 6.2.2 Fördelar och risker med intervjuer | 17 |
| 6.2.3 Utformning och genomförande | 18 |
| 6.2.4 Transkribering, kodning och analys | 19 |
| 6.2.5 Etiska överväganden | 19 |
| 6.3. Dokumentanalys | 20 |
| 6.3.1 Fördelar och risker med dokumentanalys | 20 |
| 6.3.2 Urval och kodning | 21 |
| 7. Analys | 21 |
| 7.1 Synen på kombinationsresor | 21 |
| 7.2 Konkreta åtgärder för att främja kombinationsresor | 24 |
| 7.2.1 Cykelparkeringar | 24 |
| 7.2.2 Cykel ombord på kollektivtrafiken | 27 |

| | |
|------------------------------------------|-----------|
| 7.3. Samverkan och organisering | 30 |
| 7.3.1 Samverkansformer | 30 |
| 7.3.2 Målstyrning och processer | 32 |
| 7.3.3 Finansiering och ansvarsfördelning | 33 |
| 8. Slutsatser | 35 |
| Referenser | 38 |
| Bilagor | 43 |

1. Introduktion

1.1 Inledning

Under de senaste åren har fokus inom svensk transportplanering gradvis skiftat mot en omställning till ett hållbart transportsystem med en ökad medvetenhet om bilismens negativa ekologiska och sociala konsekvenser. Inrikes transporter, där privatbilism står för en betydande del, bidrar idag till en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser samtidigt som bilismen leder negativa effekter på folkhälsa och social rättvisa (Miner m.fl. 2024; Sveriges miljömål 2024). Att ställa om det svenska transportsystemet till att främja hållbar mobilitet och effektiva färdmedel är därför mycket viktigt ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv. Både cykeln och kollektivtrafik lyfts ofta fram som centrala trafikslag i denna omställning.

Samtidigt syns en global trend där både hastigheterna och avstånden som människor färdas ökar allteftersom städer expanderar och ny infrastruktur invigs, en trend som riskerar att göra cykling och lokal kollektivtrafik till mindre attraktiva färdmedel (Banister 2008). Även i en svensk kontext har regionala policydokument under en lång tid främjat och uppmuntrat regionförstoring, och svenska invånare pendlar över tid allt längre (Amcoff 2007; Georgson 2023; Sveriges Kommuner och Regioner 2008). Utvecklingen skapar utmaningar i omställningen mot hållbar mobilitet då både cykling och kollektivtrafik i många fall har inbyggda egenskaper som begränsar deras attraktivitet som trafikslag. Relativt låg genomsnittshastighet och kravet på fysisk ansträngning begränsar cykelns upptagningsområde medan kollektivtrafiken i många relationer har låg flexibilitet och långa restider jämfört med privatbilar (Banister 2008). För att främja hållbar mobilitet i kontexten av regionförstoring och ökade pendlingsavstånd finns därmed ett behov att utveckla nya mobilitetslösningar och öka attraktiviteten för hållbara trafikslag ur ett hela-resan-perspektiv.

1.2 Kombinationsresor

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har på senare tid lyfts fram inom forskningen som ett sätt att motverka de inbyggda begränsningarna hos de enskilda trafikslagen och möjliggöra hållbara resor på längre avstånd från dörr till dörr (Alm m.fl. 2023; Cannon m.fl. 2024; Kager m.fl. 2016). Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik kan sägas fungera som ett distinkt transportslag med unika karaktärsdrag och fördelar som inte kan nås enbart med ökat cyklande eller kollektivtrafikresande (Kager m.fl. 2016; Nuruzzaman m.fl. 2021). Samtidigt finns utmaningar att på ett effektivt och systematiskt sätt planera för kombinationsresor då detta ofta kräver att en mängd aktörer, bland annat kommuner, fastighetsägare och regionala kollektivtrafikmyndigheter koordinerar och samverkar (Cannon m.fl. 2024). Även om vissa

ansatser att kartlägga samverkansprocesser kring kombinationsresor i Sverige gjorts (Alm m.fl. 2023) kvarstår därmed ett behov att förstå hur centrala aktörer interagerar och samarbetar kring ämnet. Dessutom saknas det, baserat på en preliminär litteratursökning som gjordes inför ämnesvalet av denna studie, vid skrivande stund fördjupade studier om arbetet med kombinationsresor i Stockholmsområdet. Att undersöka och analysera hur centrala aktörer i Stockholmsområdet arbetar med kombinationsresor är därför av intresse för utveckla möjligheterna att ställa om transportsystemet i Sveriges största storstadsregion.

2. Syfte och frågeställning

Syftet med denna studie är att fylla kunskapsgapet om hur olika aktörer arbetar med kombinationsresor i Stockholms län samt att öka förståelsen för hur samverkansarbetet mellan dessa aktörer ser ut. Studien ämnar även att kartlägga och analysera vilken samsyn och vilka konflikter som potentiellt existerar mellan aktörer inom området. Genom att göra detta syftar studien till att konkretisera möjligheterna att utveckla arbetet med kombinationsresor i Stockholms län för att lättare nå uppsatta målsättningar inom området och bidra till hållbar mobilitet.

För att uppnå syftet har tre frågeställningar formulerats:

- Hur ser olika centrala aktörer i Stockholms län på kombinationsresor som ett medel för att uppnå hållbar mobilitet?
- Hur prioriterar olika aktörer mellan konkreta åtgärder för att öka antalet kombinationsresor i Stockholms län?
- Hur upplever olika aktörer samverkansprocessen kopplat till planering och främjande av kombinationsresor?

3. Avgränsningar

I detta avsnitt kommer jag att definiera vilken typ av kombinationsresor som kommer att studeras. Jag kommer även att motivera ytterligare varför jag valt Stockholms län som geografiskt studieområde och beskriva vilka centrala aktörer som kommer att omfattas av studien.

3.1 Centrala begrepp

Kombinationsresor kommer, inom ramen för denna studie, att definieras som resor som innefattar mer än ett färdmedel. Studien kommer att begränsas till kombinationsresor som görs med cykel och kollektivtrafik. Andra typer av kombinationsresor, som innefattar exempelvis gång, bil eller elsparkcykel, kommer inte att inkluderas i studien för att hålla den fokuserad och hanterbar utifrån given tidsram för studien. Vidare kommer resor som sker enbart med cykel eller kollektivtrafik inte att studeras då just kombinationsresor är centrala för den här studien. Kollektivtrafik kommer inom ramen för studien enbart att inkludera den allmänna kollektivtrafik som faller under trafikförvaltningen inom Region Stockholms ansvarsområde. Andra, kommersiella aktörer som bedriver kollektivtrafik i Stockholms län kommer inte att omfattas av studien.

3.2 Tid och rum

Studien har begränsas geografiskt till Stockholms län som valts som studieobjekt av flera anledningar. Som tidigare nämnts saknas studier som undersöker samverkansarbetet kring kombinationsresor i just Stockholmsområdet. Dessutom har Region Stockholm, i samarbete med flera andra aktörer, tagit fram en regional cykelplan där kombinationsresor finns med som ett av fem strategiska insatsområden (Region Stockholm 2020). Den regionala cykelplanen är särskilt intressant att undersöka utifrån studiens syfte då den utgör ett exempel på hur olika aktörer gemensamt utarbetat en strategi för att främja hållbar mobilitet. Sammantaget kan det därför sägas vara av särskilt intresse att studera arbetet med kombinationsresor i Stockholms län för att öka möjligheterna att nå de uppsatta målen i planen.

3.3 Aktörer

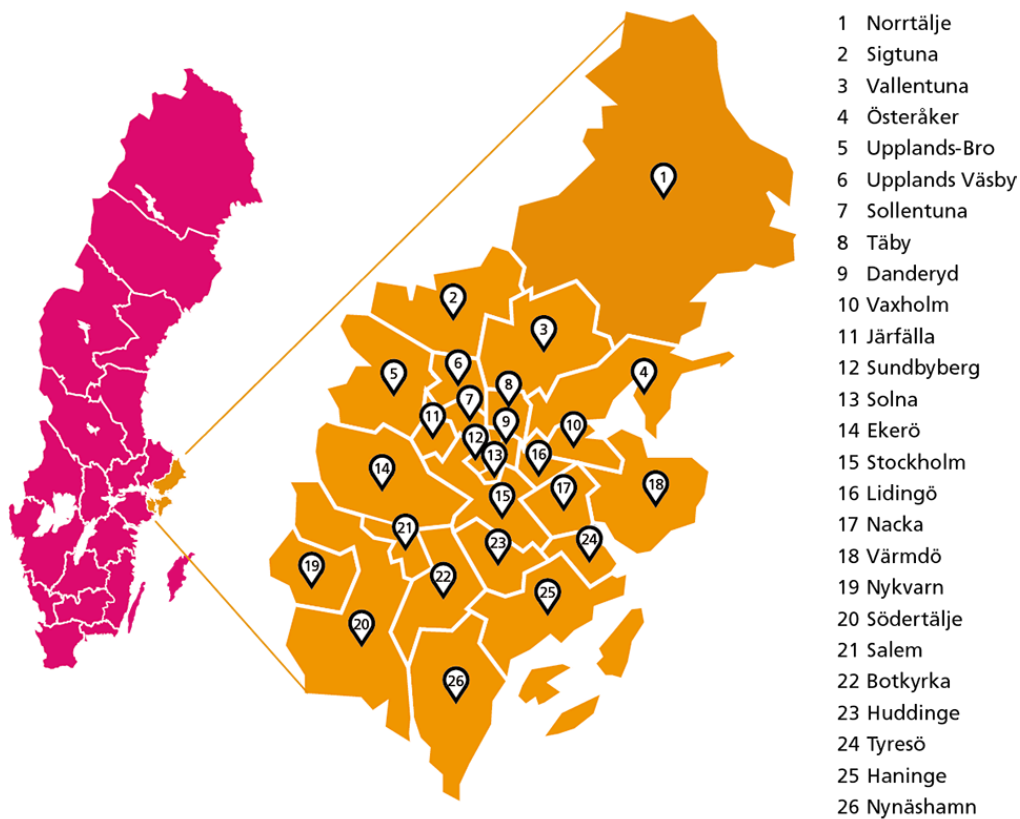
Många aktörer skulle kunna anses vara centrala i strävan att öka antalet kombinationsresor. För att kunna genomföra studien under de tidsmässiga ramarna planerar jag att begränsa aktörerna som omfattas av studien till kommuner i Stockholms län, Region Stockholm (som haft ledarrollen i arbetet med den regionala cykelplanen), trafikförvaltningen inom Region Stockholm (som ansvarar för kollektivtrafiken i länet), samt Trafikverket. Samtliga av dessa har varit delaktiga i arbetet med att ta fram den regionala cykelplanen (Region Stockholm 2020a) och kan anses ha betydande inflytande över den faktiska implementeringen av åtgärder som främjar kombinationsresor.

4. Dagens resande i Stockholms län

Detta avsnitt syftar till att ge en översikt över Stockholms län och dagens förutsättningar för kombinationsresor i länet. Först kommer jag att beskriva Stockholms län för att sedan gå igenom ansvarsförhållanden för kollektivtrafik, cykelvägnät och regional planering i Stockholmsregionen. Därefter kommer nuvarande lägesbild och statistik om mobilitet i Stockholmsregionen presenteras för att kontextualisera studiens empiriska material.

4.1. Stockholms län

Stockholms län har knappt 2,5 miljoner invånare vilket gör det till Sveriges mest befolkade län (Statistiska Centralbyrån 2023). Stockholm är även Sveriges huvudstad och största stad. Region Stockholm, tidigare Stockholms läns landsting, är den administrativa enheten på länsnivå i Stockholm. Sammanlagt består länet av 26 kommuner med varierande storlek och förutsättningar, från Stockholms stad med 989.000 invånare till Nykvarns kommun med 11.000 invånare (Statistiska Centralbyrån 2023).



Figur 1: Stockholms län och kommuner (Stockholms läns museum u.å.)

Stockholm har utvecklats i vågor med olika stadsbyggnadsideal. På slutet av 1800-talet och början av 1900-talet bebyggdes stora delar av innerstaden med tät stenstadsbebyggelse (Björner & Zetterberg 2019). Tunnelbanan, som främst byggdes ut från 1950 till 1980-talet, medförde en utglesning av bebyggelsen utifrån dåtidens ABC-ideal och utbyggnaden av miljonprogrammet. Befolkningen i den inre delen av staden minskade senare under 1970-tal och framåt, inte minst med anledning av den så kallade *gröna vågen*, då många flyttade ut till småhusområden i regionens kranskommuner (Björner & Zetterberg 2019). Således finns idag en mängd olika kommuner i regionen med varierande fysisk bebyggelsestruktur och kommunikationer. Kommunerna i den regionala kärnan karakteriseras till hög grad av relativt tät stads- och förortsbebyggelse och goda kommunikationer medan kommunerna i länets yttre delar tenderar att ha större geografisk yta, längre avstånd och lägre invånarantal.

4.2. Ansvarsfördelning och regional planering

Den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län drivs av Region Stockholm, främst under varumärket SL (Region Stockholm u.å.a.). Trafikförvaltningen inom Region Stockholm ansvarar för planering av kollektivtrafiken medan den faktiska trafiken i hög grad körs av olika operatörer. Kollektivtrafiken i länet består av en mängd trafikslag, bland annat tunnelbana, pendeltåg, bussar, pendelbåtar och lokalbanor (Region Stockholm u.å.a.). Trafikförvaltningens arbete baseras bland annat på ett regionalt trafikförsörjningsprogram som beskriver långsiktig strategisk inriktning och mål för kollektivtrafiken i Stockholms län (Region Stockholm 2023a).

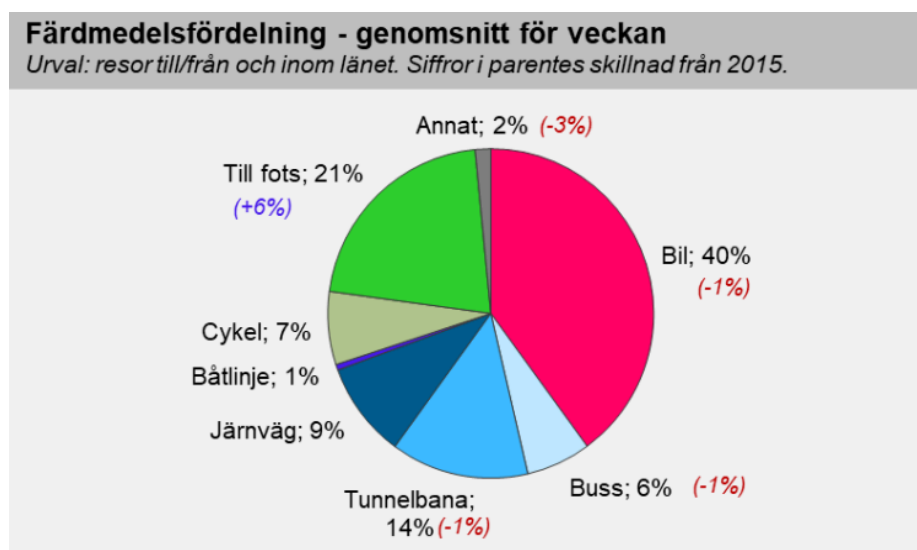
Region Stockholm har även ansvar för regional planering av infrastruktur i Stockholms län. Detta innebär att Region Stockholm har tagit fram en regional utvecklingsplan vid namn RUF 2050 som pekar ut den övergripande visionen och riktningen för regionen (Region Stockholm u.å.b). Region Stockholm har även, som tidigare nämnts, tagit fram en regional cykelplan i samarbete med länets kommuner och Trafikverket, i en första version 2014 och senare uppdaterad 2020 (Region Stockholm 2020a). Tillhörande den regionala cykelplanen finns även ett vägledningsdokument samt ett regionalt cykelkansli med två anställda med uppgiften att förverkliga cykelplanen och utgöra en plattform för samverkan mellan olika aktörer (Region Stockholm 2020; 2024a).

Cykelvägar förvaltas och planeras av väghållarna vilket i de flesta fall är kommunerna (Trafikverket 2021). Majoriteten av kommunerna i länet har även tagit fram egna cykelplaner och utbyggnadsstrategier. Det finns även en betydelsefull mängd statliga cykelvägar där Trafikverket utgör väghållare och därmed ansvarar för att underhålla och bygga ut cykelvägnätet (Region Stockholm 2020a; Trafikverket 2021).

4.3. Nulägesbild över mobilitet och kombinationsresor i Stockholms län

I dagsläget saknas tydlig statistik över hur många kombinationsresor som genomförs i Stockholms län, vilket medför vissa svårigheter i att mäta och följa upp utförda åtgärder. I denna del kommer jag därför att sammanfatta olika undersökningar och statistiska mätningar för att ge en övergripande nulägesbild över resvanor i Region Stockholm.

Trafikförvaltningen inom Region Stockholm genomför med jämna mellanrum resvaneundersökningar. Den senaste resvaneundersökningen gjordes 2019, vilket innebär att effekterna av Covid-19-pandemin inte är inkluderade (Region Stockholm 2020b). Enligt undersökningen stod cykelresor år 2019 för 7 procent av samtliga resor i regionen vilket kan jämföras med den regionala cykelplanens målsättning om 20 procents marknadsandel för cykeln år 2030 (se figur 2). Valet av färdmedel varierar även beroende på var i regionen invånarna bor. Boende i regionens inre delar genomför i snitt betydligt färre bilresor och fler cykelresor än boende i regionens yttre delar (Region Stockholm 2020b). En ny resvaneundersökning var planerad till år 2023 (Storsthlm 2022) vilket hade gett tydligare insikter i hur pandemin påverkat resvanor i Stockholmsregionen. Denna har dock ännu inte publicerats när den här studien genomförs. Nulägesbilden bör därför tolkas med viss försiktighet.

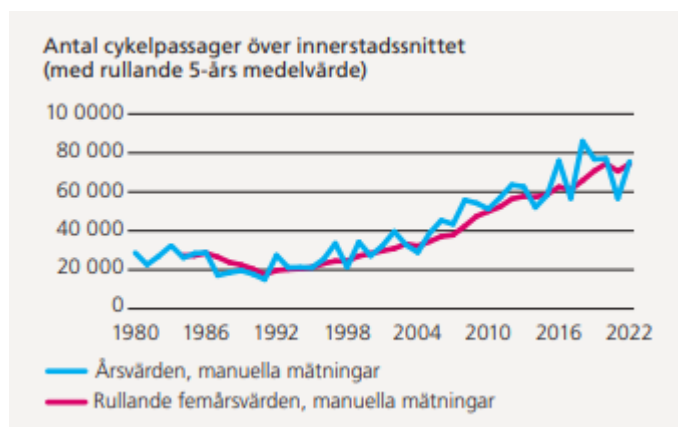


Figur 2: Resvaneundersökning för Stockholms län år 2019 (Region Stockholm 2020)

Svensk kollektivtrafik genomför årligen undersökningar över kollektivtrafikens marknadsandelar i Sverige. I den senaste undersökningen från 2023 framgår att kollektivtrafikens marknadsandel

av resor med motordrivna fordon ligger år 2023 på 55 procent i Region Stockholm vilket med god marginal är högst i Sverige (jämförelsevis är Region Skåne och Västra Götalandsregionens andelar på 33 procent). Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor har ökat från tidigare år och är vid skrivande stund på ungefär samma nivå som innan Covid-19-pandemin (Svensk kollektivtrafik 2023). Det bör dock noteras att denna siffra endast är marknadsandelen av de motoriserade resorna; det totala resandet med kollektivtrafiken har fortfarande minskat till följd av pandemins effekter. Trafikförvaltningen menar att resandet med kollektivtrafiken har stabiliserats på cirka 80 procent av 2019 års nivåer (Region Stockholm 2023b).

Till skillnad från kollektivtrafikresandet görs färre mätningar av cykelresandet i Stockholmsregionen. En av få tillgängliga undersökningar är antalet cykelpassager över innerstadssnittet i Stockholm, vilket innefattar samtliga passager till och från Stockholms innerstad (Region Stockholm 2023c). Dessa mätningar visar på en stadig ökning av cyklandet i Stockholms inre delar (se figur 3) För de yttre delarna saknas dock detaljerad statistik över cyklandet.



Figur 3: Antalet cykelpassager över innerstadssnittet i Stockholm (passager till och från Stockholms innerstad) (Region Stockholm 2023c).

Även studier om tillgängligheten till cykelparkeringar vid spårtrafikstationer i Stockholm har genomförts. En inventering utförd av trafikförvaltningen år 2022 visar att cykelparkeringar finns vid de flesta spårtrafikstationer i Stockholm, oftast på minst två olika platser vid stationerna (Region Stockholm 2022a). Trafikförvaltningen menar att majoriteten av platserna håller relativt god standard med funktioner som ramlåsning, belysning och lokalisering nära plattformarna. Enligt trafikförvaltningen utgör detta en stor förbättring sedan den senast gjorda inventeringen år 2009. Beläggningen på cykelparkeringarna varierar dock markant mellan olika stationer och även mellan olika parkeringar vid samma station. Förvaltningen konstaterar att de råder viss brist

på cykelparkeringar vid vissa knutpunkter och i attraktiva lägen samtidigt som det finns en överkapacitet vid flera mindre attraktivt belägna cykelparkeringar (Region Stockholm 2022a).

Antalet resenärer som idag tar med cykel ombord på kollektivtrafiken är relativt litet, och i huvudsak begränsat till pendeltågen (Region Stockholm 2022b). I dagsläget tillåts att cyklar tas med ombord på pendeltåg och pendelbåtar i Stockholms län samt på lokalbanan Saltsjöbanan (Storstockholms Lokaltrafik u.å.). Ett försök att tillåta cyklar ombord på lokalbanan Tvärbanan genomfördes även under sommaren 2022 (Johansson 2022). Det är inte tillåtet att ta med cykel ombord på tunnelbanan, bussar eller övriga lokalbanor som Roslagsbanan, Nockebybanan och Lidingöbanan. Dessutom finns begränsningar kopplat till möjligheten att ta med cykel ombord på pendeltåg och Saltsjöbanan under rusningstid samt till vissa stationer (Storstockholms Lokaltrafik u.å.). En mätning av cyklar ombord på pendeltågen visar att det uppskattningsvis transporteras 500 cyklar per vardagsdygn i pendeltågstrafiken, vilket motsvarar cirka 1-2 cyklar per 1000 resenärer (Region Stockholm 2022b).

5. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter

5.1 Kombinationsresor

I detta avsnitt kommer tidigare forskning diskuteras och teoretiska utgångspunkter för uppsatsen att presenteras. I den första delen av avsnittet kommer jag att presentera aktuella studier om möjligheter och utmaningar i främjandet av hållbar mobilitet genom kombinationsresor, inklusive exempel från en svensk kontext. Därefter kommer jag att presentera Healeys (1997) teori om kollaborativ planering (*collaborative planning*), studiens centrala teoretiska utgångspunkt. Slutligen ämnar jag situera kollaborativ planering i en svensk planeringskontext genom att diskutera studier om likartade ämnen som applicerat liknande teoretiska utgångspunkter.

Kosmidis och Müller-Eie (2024) har i en litteraturstudie undersökt vilka faktorer som påverkar attraktiviteten i valet av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik som färdmedel med syftet att identifiera vilken roll kombinationsresor kan spela i urbana transportsystem. De menar att främjandet av kombinationsresor har potential att öka tillgängligheten och resandet med kollektivtrafiken på lång sikt. För längre resor kan kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik eventuellt ha potential att ersätta bilresor, samtidigt som möjligheterna till detta beror på lokala kontextuella faktorer. Både tillgången till fysisk infrastruktur, kollektivtrafik av hög kvalitet samt fysisk bebyggelsestruktur spelar roll. Kosmidis och Müller-Eie (2024) menar även att ökat antal kombinationsresors effekt på biltrafik och hållbar mobilitet behöver undersökas vidare för att möjliggöra generaliserbara slutsatser. Främjandet av kombinationsresor

behöver enligt författarna även genomföras i kombination med andra åtgärder som reducerar biltrafiken för att uppnå hållbar mobilitet.

Från 2020 till 2022 genomförde K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, ett projekt finansierat av Trafikverket med namnet CYNKA, kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik för regional arbetspendling. Syftet med projektet var att med fokus på regional arbetspendling i Sverige undersöka hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras för att minska bilanvändning. Inom ramen för projektet har en litteraturstudie liknandes Kosmidis- och Müller-Eies (2024) gjorts (Nuruzzaman m.fl. 2021). Nuruzzamans m.fl.:s (2021) slutsatser liknar i många fall Kosmidis och Müller-Eies (2024). De konstaterar att det finns potential för goda synergieffekter mellan cykel och kollektivtrafik men att ett hela-resan-perspektiv behövs i planeringsprocessen för att dessa effekter ska bli verklighet. Författarna argumenterar för att det finns stor potential att minska bilanvändandet genom att främja kombinationsresor i förortsområden med cykelvänligt avstånd till tågstationer. Samtidigt konstaterar de att det inte nödvändigtvis finns något samband mellan multimodalitet och bilresande. Nuruzzaman m.fl. (2021) menar även, likt Kosmidis och Müller-Eie (2024), att strategier för att öka antalet kombinationsresor inte kan utgå från en enskild modell eller policy utan att en kombination av policier och åtgärder behövs för att öka antalet trafikslagets attraktivitet. Sammantaget efterfrågar de därför en helhetssyn på attityder och färdigheter samt fler policier som samspelar för att förbättra cykelinfrastrukturen.

Inom ramen för projektet CYNKA har även Alm m.fl. (2023) undersökt Region Skånes arbete med kombinationsresor. Alm m.fl. konstaterar att behovet av koordinering mellan olika aktörer gör det svårt att omsätta strategier och mål till konkreta åtgärder. Brist på ansvarsfördelning och avsaknaden av en aktör som tar ett övergripande helhetsansvar att driva frågan ansågs enligt studien vara ett hinder för utvecklingen. Centrala aktörer som kommuner och Skånetrafiken tenderar, enligt författarna, att arbeta utifrån egna målsättningar och med varierande metoder. Frågan har även haft låg prioritet inom Skånetrafikens organisation och det har saknats betydande kontakt mellan Skånetrafiken och den skånska regionförvaltningen för regional utveckling. Ett stort fokus på kollektivtrafikens marknadsandelsmål gör dessutom att mycket av Skånetrafikens arbete enligt författarna baseras på ett hållplats-till-hållplats-perspektiv, snarare än ett hela-resan-perspektiv. Studien belyser därmed att det i en svensk kontext finns flera utmaningar med att främja kombinationsresor kopplat till samverkans- och styrningsprocesser.

Likt Alm m.fl. (2023) betonar Kager och Harms (2017) att planering av cykling och kollektivtrafik behöver integreras för att kunna dra nytta av synergieffekter som kombinationsresor möjliggör. Utan en integrering av dessa funktioner menar Kager och Harms (2017) att synergieffekterna inte kommer att beaktas vid investerings- och policybeslut. Cannon

m.fl. (2024) landar i en liknande slutsats när de identifierar organisatoriska barriärer för förbättrandet av cykelparkeringar vid kollektivtrafikstationer i Köpenhamn. De menar att ansvarsförhållandena för cykelparkeringar vid stationer är otydliga och att frågan tenderar att falla mellan ramarna för olika organisationer. Bristen på en tydlig finansieringsprocess, samtidigt som en mängd aktörer oftast är involverade, gör även att satsningar på förbättrade cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter i Köpenhamn tenderar att präglas av ekonomiska förhandlingar snarare än samverkan. Författarna menar även, likt Alm m.fl. (2023), att kollektivtrafikorganisationernas snäva fokus på ökat kollektivtrafikresande gör att de saknar incitament att satsa på cykelparkeringar. Bolagen tenderar då att, enligt Cannon m.fl. (2024), att prioritera andra investeringar som de anser ha större effekt på den egna organisationens målsättningar.

5.2 Kollaborativ planering

För att förstå samverkansprocessen kring kombinationsresor i Stockholms län kommer jag att utgå från kollaborativ planeringsteori (Healey 1997) som huvudsaklig teoretisk förklaringsmodell. I denna del kommer jag först beskriva den teoretiska och samhällliga kontexten som kollaborativ planeringsteori utvecklats i, inklusive centrala begrepp och teorier som utgör fundament för teorin. Därefter kommer jag beskriva min tolkning av kollaborativ planeringsteori, varför jag anser den lämplig för denna studie, samt ge exempel på tidigare forskning som applicerat teorin i svenska planeringssammanhang.

5.2.1 Kontext, historisk utveckling och relaterade begrepp

Den kollaborativa planeringsteorin baseras i grunden på kritik mot en instrumentell rationalitet i planeringsprocessen. Denna typ av rationalitet har haft stort genomslag inom planering under större delen av 1900-talet vilket manifesterats i form av systematiska stadsplaner och en koncentration av planeringsmakten till ett fåtal aktörer, främst staten (Healey 1997). Från 1980-talet och framåt har kritiken mot rationell planeringsteori alltmer vuxit (McGuirk 2001; Healey 1997), inte minst genom Habermas (1984). Hans kritik mot instrumentell rationalitet kan i grunden sägas vara en fråga om demokrati och möjligheten att påverka utvecklingen av samhället. Habermas (1984) menar att konversation och diskussion är avgörande för att utveckla samhället åt ett demokratiskt och positivt håll. Inriktningen, som vidareutvecklats av flera, har sammantaget kommit att benämnas för kommunikativ planeringsteori (Healey 1997; 2003).

Healey (2003) menar att denna teoretiska utveckling äger rum samtidigt som offentliga institutioner runt om i Europa allt mer kommit under press att omstrukturera och reformera sina arbetssätt och praktiker. Traditionella hierarkiska och byråkratiska processer ersätts gradvis av

projektbaserade arbetssätt i en alltmer komplex institutionell arbetsmiljö. I denna komplexa institutionella miljö behöver planerare i politiskt styrda organisationer enligt Healey (1997) hitta samverkanspartners, ofta i form av privata intressenter, för att kunna nå uppsatta mål. De nya interaktionerna innebär enligt Healey (2003) en möjlighet för aktörer att lära sig nya idéer och metoder. Samtidigt finns risken att detta inte blir utfallet i de många situationer som aktörer inte förstår kontextberoendet och specificiteten av sina egna koncept och praktiker (Healey 2003).

Starkt relaterat till detta är begreppet styrning (*governance*) som, även om det kan sägas vara ett något svårfångat begrepp, frekvent har applicerats och fått genomslag inom modern samhällsvetenskaplig teori, inklusive planeringsteori. Styrning brukar som regel referera till en dekoncentration av makten där statsapparatusens roll på många sätt försvagats. Begreppet syftar därmed på processer där privata och publika aktörer skapar policy och utövar styrning tillsammans istället för att utgöra passiva objekt åt en central statsmakt (Ansell & Torfing 2022). Healeys (2003) förståelse av planering har sin grund i synen på planering som styrningsprocess och som något som formas av såväl de sociala som ekonomiska och ekologiska krafter som hon menar strukturerar sociala interaktioner. Planering är därmed enligt Healey (1997) en typ av styrning i form av policies

Begreppet strukturering är värt att utforska ytterligare då det spelar en central roll för hur Healey väljer att utveckla kollaborativ planeringsteori. Giddens (1984) menar att förmågan till mänsklig handling inte är begränsad av enbart samhällsstrukturer eller individuell vilja utan istället är interaktioner (eller *linkages* som Giddens (1984) benämner det) centrala. Dessa strukturer genereras och bekräftas genom praktiker. Giddens (1984) förståelse av strukturering kom senare att utgöra central inspiration för Healeys utveckling av kollaborativ planeringsteori (Healey 2003). Hon kopplar genom detta samman styrningsbegreppet med struktureringsbegreppet då hon menar att styrningsprocessen behöver förstås med hjälp av den strukturering som är närvarande i styrningsprocessen, men inte alltid erkänns eller förstås av dessa aktörer (Healey 2006). Figur 4 visar hur Healey (2006) ämnar tydliggöra de olika dimensionerna av styrning, baserat på de tre dimensionerna av makt som Lukes (1974) tagit fram och som Giddens (1984) och Dyrberg (1997) vidareutvecklat. Healey (2006) skiljer i sin definition på specifika inslag som aktörer, arenor och interaktiva praktiker gentemot styrningsprocesser som diskurser, nätverk och urvalsprocesser.

| Level | Dimension |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Specific episodes | <i>Actors</i> —key players—positions, roles, strategies and interests <i>Arenas</i> —institutional sites <i>Ambiences and interactive practices</i> —communicative repertoires |
| Governance processes through which bias is mobilized | <i>Networks and coalitions</i> <i>Stakeholder selection processes</i> <i>Discourses</i> —framing issues, problems, solutions, interests, etc. <i>Practices</i> —routines and repertoires for acting <i>Specification of laws, formal competences and resource flow principles</i> |

Figur 4: Dimensioner av styrning (Healey 2006 s.305).

Sammanfattningsvis förstår jag därmed kollaborativ planeringsteori inom ramen för denna studie som något som definierats av Healey (1997) med grund i kommunikativ planeringsteori samt Giddens (1984) struktureringsteori. Kollaborativ planeringsteori har, utifrån min förståelse, tagits fram med syftet att vara ett “kritiskt utvärderande ramverk” (Healey 2003, s. 106) för att förstå de interaktiva styrningsprocesser som uppstod till följd av statliga institutioner runt om i Europas förändrat sina praktiker och arbetssätt från 1980-talet och framåt.

5.2.2 Definition och tolkning av kollaborativ planering

Ovanstående del har förklarat kontexten som kollaborativ planeringsteori uppstod i samt centrala samhällsprocesser, begrepp och teorier som legat till grund för dess uppkomst. I följande del kommer jag beskriva min tolkning av kollaborativ planeringsteori och av hur Healey (1997; 2003) menar att teorin ska användas.

Healey (2003) beskriver kollaborativ planeringsteori som ett kritiskt ramverk för att värdera förändringar och utvecklingar av styrningsprocesser. Hon menar att kollaborativ planering är ett sätt att gå från en paternalistisk, expertdriven planering till en process där strategiskt konsensusbyggande möjliggörs genom inkluderande argumentation (Healey 1997; 2003). Planeringsstrategier och policies produceras enligt Healey i sociala kontexter, och hon menar att detta bör ske i en konsensusprocess som präglas av olika aktörers förståelser och infallsvinklar (Healey 1997). Koglin och Pettersson (2017) tolkar i sin tur Healeys (1997) syn på kollaborativ planering som ett samarbete mellan olika aktörer och en form av beslutsfattande baserat på konsensus.

En kollaborativ planeringsprocess innefattar flera centrala karaktärsdrag. Healey (1997) menar exempelvis att det i en kollaborativ planeringsprocess är centralt att lägga fokus på lokal kunskap och kontexter. Eftersom nya initiativ och innovationer behöver hantera en mängd rutiner och etablerade styrningsprocesser, utöver den generella komplexiteten i relationen mellan olika aktörer och departement, blir det svårt för dessa att få genomslag i olika kontexter enbart genom enskilda initiativ. Nya innovationer behöver därför institutionaliseras genom styrningsrutiner för att ha transformativa effekter (Healey 2003). Framgången i att implementera innovationer och förändrade praktiker är, enligt Healey (2003), starkt kopplad till lokala kontexter och säregenheter på olika platser.

Konsensusbyggande är inte heller något som enligt Healey (1997) enbart kan framkomma genom dialog utan något som aktivt behöver skapas av olika aktörer. Koglin och Pettersson (2017) poängterar vikten av att förstå att aktörer, genom att delta i olika samarbeten och dialoger, medverkar i att producera maktrelationer. De olika aktörerna som är involverade i en planeringsprocess har en mängd olika syner och erfarenheter kring vad som kan och bör göras, samtidigt som maktrelationerna inte nödvändigtvis är jämnt fördelade. För att förstå styrningsprocesserna kopplade till kollaborativ planering behöver därmed socioekonomiska och politiska strukturer beaktas (Koglin och Pettersson 2017).

Healey (1997) själv menar att det finns både positiva och negativa effekter av utvecklingen mot en kollaborativ planeringsprocess. Genom att få separata aktörer att delta i dialog- och samverkansprocesser finns enligt Healey (1997) potential att skapa effektivare och mer långtgående strategier och målsättningar. Samtidigt finns även potentiella negativa konsekvenser; Healey (1997) menar att för mycket konsensustänkande riskerar att skapa en inneboende tröghet i systemet, och minska möjligheterna att få till en faktisk förändring.

5.2.3 Kollaborativ planering och samverkansprocesser inom svensk planering

Även i en svensk kontext kan planeringssystemet påstås ha utvecklats i en riktning mot ökat fokus på samverkan. Denna del ger exempel på studier som behandlar samverkan inom svensk spatial planering utifrån styrningsbegreppet eller utifrån ett kollaborativt planeringsperspektiv. Studierna kan sammantaget sägas visa att samverkansarbetet har intensifierats och blivit mer komplext även i Sverige samt att eventuella positiva och negativa konsekvenser av detta varierar utifrån lokala kultur- och kontextskillnader.

Koglin och Pettersson (2017) har undersökt vilka krafter och maktrelationer som påverkar spatial planering i Sverige med utgångspunkt i kollaborativ planeringsteori. De menar att kollaborativ planering ofta medför konflikter i planeringsprocessen mellan olika aktörer med olika mål.

Aktörerna har ofta olika förståelse och ideal kring vad som planeras och hur det bör genomföras. Enligt Koglin och Pettersson (2017) är en insikt i och analys av de olika samverkansformerna, interaktionerna och maktstrukturerna avgörande för att förstå processen bakom beslut och målsättningar. Författarna menar vidare att planeringsprocessen i Sverige har blivit mer komplex och att planerare som arbetar inom spatial planering i många fall fått alltmer koordinerande, snarare än en planerande, yrkesroll. Många planerare känner enligt Koglin och Pettersson (2017) en frustration över situationen vilket enligt författarna tyder på att planerare idag har mindre makt över planeringsprocessen än för 10-15 år sedan. Studien exemplifierar därmed hur Healeys (1997) argument om att planering har kommit att bli en alltmer komplex institutionell miljö är applicerbart även i en svensk kontext.

Även Paulsson m.fl. (2016) beskriver, likt Koglin och Pettersson (2017), hur den organisatoriska komplexiteten har växt under de senaste decennierna inom svensk kollektivtrafikplanering. Detta har enligt Paulsson m.fl. skett genom ett större fokus på samverkan mellan olika aktörer. Författarna undersöker hur styrningsprocesserna kopplat till samverkansarbetet påverkas av kulturskillnader mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm och Västra Götaland. De argumenterar att kulturen bland relevanta aktörer i Västra Götaland främst karakteriseras av samarbete medan den i Stockholm i högre grad präglas av förhandling. Paulsson m.fl. (2016) menar att kollektivtrafikplanering i Stockholm i hög grad präglas av viljan att maximera den egna gruppens resultat i konkurrens med andra aktörer samtidigt som det finns få informella arenor för samarbete över aktörsgränser. Paulsson m.fl. (2016) poängterar därmed att lokala skillnader i kontext och organisationskultur kan påverka styrnings- och samverkansprocesser i olika geografiska sammanhang.

Paulsson m.fl. (2018) menar vidare att regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige använder samverkan och kollaborering som ett sätt att gemensamt identifiera prioriteringar för kollektivtrafiken tillsammans med kommuner och privata trafikoperatörer. De menar att samverkan sker på flera nivåer, både formella och informella, och att framgången i samverkansprocesserna beror på aktörers möjlighet att skapa en gemensam identitet. Författarna belyser även vikten av att skapa processer för att utvärdera genomförbarheten i planer som samverkansarbetet leder till. Även Pettersson och Hrelja (2020) har jämfört samverkansprocesserna hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm och Västra Götaland. De menar att inblandade aktörer gemensamt och tidigt i processen behöver fastställa regler och strukturer kopplat till finansiering för att samverkansprocessen ska vara effektiv.

Sammanfattningsvis kommer jag genom den här uppsatsen att utgå från Koglin och Petterssons (2017) tolkning av Healey (1997) och deras förståelse av kollaborativ planering som en form av beslutsfattande baserat på konsensus. Jag kommer även ta fasta på Healeys (1997) betoning av

lokala kontexter som centrala när jag analyserar samverkansarbetet kring kombinationsresor i Stockholms län utifrån det empiriska materialet.

6. Metod

I detta avsnitt kommer jag presentera studiens metoder, semistrukturerade intervjuer och dokumentanalys, och de överväganden som ligger till grund för att dessa metoder valts. Jag kommer i tur och ordning beskriva val av metodologi, genomförande samt fördelar och risker med valda metoder. Därefter kommer jag att avsluta med att diskutera etiska aspekter.

6.1. Val av metodologisk inriktning

Valet mellan kvalitativ och kvantitativ metod har stor påverkan både på studiens design, resultat och på vilka slutsatser som kan dras. Vid tidigare forskning om kombinationsresor har både kvantitativa och kvalitativa metoder använts (Kosmidis & Müller-Eie 2024; Nuruzzaman m.fl. 2021). Det bör även nämnas att gränsdragningen mellan kvantitativa och kvalitativa metoder inte alltid är tydlig och att samma studie kan använda sig av mer än en typ av metod. Eftersom ambitionen med den här studien är att uppnå en djupare förståelse för processer och relationer kopplat till kombinationsresor mellan olika aktörer har jag bedömt att kvalitativ metod är bäst lämpad.

Studien har genomförts med två metoder, intervjuer och dokumentanalys. Dessa har valts för att komplettera varandra och sammantaget skapa en heltäckande och nyanserad bild av hur olika aktörer ser på kombinationsresor. Intervjuerna genomfördes på semistrukturerat vis och valdes som metod för att få möjlighet att ta del av icke-offentlig information och uppnå en djupare förståelse för processerna kring kombinationsresor i Stockholmsregionen. Dokumentanalys valdes för att komplettera och jämföra det empiriska materialet från intervjuerna med de officiella strategier och plandokument som tagits fram. Intervjuerna möjliggör därmed insamling av mer komplex information och skapandet av en djupare förståelse medan dokumentanalys är ett praktiskt och tidseffektivt sätt att få tillgång till en stor mängd offentliga data (Denscombe 2018).

Den här studien utgår även från ett hermeneutiskt angreppssätt vilket innebär att studien bygger på tolkningar av det empiriska materialet (Alvesson & Sköldberg 2017). En hermeneutisk metodansats passar väl när syftet är att förstå hur olika personer eller aktörer upplever ett visst fenomen (Westlund 2017). Målet är därmed inte att skapa ny objektiv kunskap. Istället är tolkningarna en del av den nya kunskapen som produceras genom studien. Vilka tolkningar jag

som forskare gör är i sin tur beroende på min förförståelse och mina erfarenheter av ämnet. Slutsatserna behöver därför förstås i ljuset av kontexten det empiriska materialet är insamlat i.

6.2. Intervjuer

Sammantaget har sex intervjuer genomförts inom ramen för studien, se tabell 1.

| Typ av intervju | Intervjuperson | Benämning i text |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Videointervju | Cykelstrateg, Region Stockholm (regionalt cykelkansli) | Cykelstrategen på Region Stockholm |
| Videointervju | Trafikplanerare, Stockholms Stad | Trafikplaneraren på Stockholms stad |
| Videointervju | Tjänsteperson som arbetat med cykelfrågor, trafikförvaltningen inom Region Stockholm | Tjänstepersonen på trafikförvaltningen |
| Videointervju | Chef för trafikplanering, Täby kommun samt Trafikplanerare, Täby kommun (samma tillfälle) | Chefen för Trafikplanering på Täby kommun Trafikplaneraren på Täby kommun |
| Videointervju | Trafikplanerare, Huddinge kommun | Trafikplaneraren på Huddinge kommun |
| Videointervju | Strategisk planerare, Trafikverket | Den strategiska planeraren på Trafikverket |

Tabell 1: Genomförda intervjuer

6.2.1 Urval av intervjupersoner

Det första steget som utfördes efter att intervjuer valdes som metod var att identifiera vilka aktörer som kan tänkas vara relevanta att intervjua. Detta gjordes utifrån offentligt tillgänglig information om vilka som deltagit i arbetet med att ta fram den regionala cykelplanen. Därefter identifierades lämpliga intervjupersoner utifrån tänkbara yrkesroller och information på de olika organisationernas hemsidor. Målet var att få till intervjuer med minst en anställd på varje identifierad central aktör för att möjliggöra inblickar i de tankeprocesser och arbetsätt som kan tänkas vara unika för varje specifik aktör. Intervjun med cykelstrategen på Region Stockholm gjordes då denne kan tänkas ha god kännedom om den regionala cykelplanen och arbetsätten

bakom den. Intervjun med tjänstepersonen på trafikförvaltningen gjordes då trafikförvaltningen är en central aktör inom kollektivtrafikplanering och därmed kan sägas spela en viktig roll i planeringen av kombinationsresor. Även Trafikverket kan sägas ha en viktig roll i att främja kombinationsresor och en intervju genomfördes därför med en strategisk planerare som arbetar med frågan.

Utöver dessa identifierades kommunerna i Stockholms län som centrala aktörer i arbetet med att främja och möjliggöra kombinationsresor. Då Stockholms län består av 26 kommuner har det av tidsmässiga skäl inte varit möjligt att genomföra intervjuer med samtliga vilket gjorde att ett urval behövde göras. Stockholms stad valdes ut då kommunen med stor marginal är regionens största och därmed kan sägas ha en mycket central roll i det regionala cykelarbetet. Huddinge och Täby kommuner valdes ut då stora delar av kommunernas bebyggelse ligger inom cykelavstånd till viktiga spårtrafikstråk och potentialen för kombinationsresor därmed kan tänkas vara relativt hög.

När studien först designades var ambitionen att genomföra en intervju med en mindre kommun i länets yttre delar för att få med perspektiv från en kommun med glesare bebyggelsestruktur och andra förutsättningar. De tilltänkta kommunerna, Nynäshamn och Nykvarns kommun svarade dock inte på intervjufrågningarna över mejl. Jag valde därför av tidsmässiga skäl att fokusera på andra kommuner. Ytterligare en intervju var planerad att genomföras med Järfälla kommun men behövde avbrytas under intervjutillfället på grund av tekniska problem. Intervjun kunde inte fortsätta vid ett senare tillfälle på grund av tidsmässiga skäl. Det begränsade urvalet av kommuner gör att studiens slutsatser inte nödvändigtvis är generaliserbara för samtliga länets kommuner. Läsning av studien bör göras med insikten att länets kommuner rimligtvis har olika förutsättningar för att främja kombinationsresor.

6.2.2 Fördelar och risker med intervjuer

Det finns både fördelar och nackdelar med semistrukturerade intervjuer. Den främsta fördelen, vilket också är den huvudsakliga anledningen till att metoden valdes, är att den möjliggör komplexa svar och utförligare resonemang än en strukturerad intervju (Denscombe 2017). Semistrukturerade intervjuer ger också goda möjligheter att få inblick i intervjupersonens prioriteringar då flexibiliteten gör att denne med hjälp av följdfrågor kan lyfta fram och utveckla ämnen som personen tycker är viktiga (Denscombe 2017).

En risk med semistrukturerade intervjuer är att konsistent data är svår att garantera. I viss mån är detta oundvikligt då samtliga intervjuer påverkas i någon utsträckning av både intervjuarens och intervjupersonens sinnesstämning och fördomar (Denscombe 2017). Eftersom frågorna kan

variera från intervju till intervju finns det risk att resultatet påverkas av den specifika kontexten för varje intervju. Även jämförbarheten minskar något. Faktumet att intervjuerna spelas in för att underlätta transkribering och analys kan dessutom tänkas gjort intervjupersonerna mer försiktiga i att uttrycka skarpa åsikter. Dåligt formulerade frågor kan även göra att intervjupersonen leds in på spår eller tillskrivs åsikter som den egentligen inte har (Denscombe 2017). I den här studien finns rimligtvis viss risk att det ligger i intervjupersonernas intresse att framföra dialogen och samverkansarbetet som välfungerande. Detta kan tänkas vara fallet då intervjupersonerna själva är en del av samverkansprocessen och kritik mot denna i vissa fall kan tänkas utgöra kritik mot deras egna och kollegors arbete. Jag har ämnat mitigera dessa risker genom att försöka skapa ett öppet samtalsklimat med gott om utrymme för följdfrågor vid olika typer av resonemang samt genom att förhålla mig kritiskt under analysprocessen.

6.2.3 Utformning och genomförande

Intervjuerna utformades som semistrukturerade intervjuer där jag inledde intervjuerna med öppna och generella frågor om cykling- och kombinationsresor. Öppna frågor är enligt Dalen (2015) att föredra för att ge intervjupersonen chans att prata om familjära ämnen och bygga tillit mellan intervjuperson och forskare. Därefter fortsatte intervjuerna med frågor som var anpassade efter specifika omständigheter och förutsättningar kopplade till varje aktör. Frågorna vidareutvecklades även efter varje genomförd intervju (se intervjuguider i bilaga 3). Relativt stort utrymme gavs för följdfrågor och vid många intervjuer genomfördes stora avsteg från intervjuguiderna av denna anledning. Samtliga intervjuer hade en tidsomfattning på mellan 30 och 45 minuter.

Alla intervjuer genomfördes av praktiska skäl över videolänk då jag vid skrivande stund bor i Lund och intervjupersonerna arbetar i Stockholmsregionen. Det finns både för- och nackdelar med videointervjuer. Lobe m.fl. (2022) menar att det kan vara svårare att läsa av icke-verbal kommunikation över en skärm, särskilt i de fall det är en viss fördröjning mellan tal och bild. Ett personligt möte kan enligt författarna skapa större möjligheter att bygga förtroende mellan intervjuperson och forskare genom informellt småprat i början av intervjutillfället. Samtidigt är videointervjuer en relativt etablerad metod som används av många samhällsvetenskapliga forskare. Utöver praktiska fördelar kan även videointervjuer tänkas ha ökat intervjupersonernas benägenhet att delta i studien då relevanta yrkesgrupper ofta kan tänkas arbeta hemifrån. Sammantaget bedömer jag att valet av att genomföra videointervjuer haft relativt liten påverkan på vilket empiriskt material som producerats.

6.2.4 Transkribering, kodning och analys

Efter att intervjuerna genomförts transkriberades de med hjälp av automatiska transkriberingsverktyg och manuell korrigerings där det bedömdes vara nödvändigt. Transkribering ska inte betraktas som ett sätt att enbart skriva ner det som sagt utan som en del av tolkningsprocessen (Denscombe 2017). Korrigeringar har även gjorts med syfte att öka läsbarheten. Utfyllnadsord, som *liksom* och *såhär* har tagits bort och grammatiska fel har korrigerats i de sammanhang dessa inte bedöms ha påverkat intervjupersonernas resonemang. Längre pauser och tvekan har dock lämnats kvar då dessa kan tänkas medföra viss innebörd för resonemangen.

Därefter kodades intervjuerna. Koderna förutbestämde inte utan genererades löpande utifrån det insamlade materialet, något som är vanligt vid kvalitativ forskning (Denscombe 2017). Kodningen ska därför ses som en del av analysprocessen. Vid en första genomgång av transkriberingarna markerades intressanta stycken med fetstil. Därefter jämfördes och färgkodades dessa för att hitta teman och resonemang som överlappar mellan flera intervjuer. Dessa teman och tillhörande citat ligger till grund för hur det empiriska materialet kommer att presenteras i studien.

6.2.5 Etiska överväganden

Namn på samtliga intervjupersoner har utelämnats med syftet att få dem att känna sig bekväma i att dela med sig av potentiellt känslig information. Samtidigt kan det tänkas att yrkesroll och bakgrund är mycket relevant information för att kunna tolka det empiriska materialet. Därför har jag ansett det motiverat att skriva ut intervjupersonernas yrkesroller i de fall som de har samtyckt till detta. Samtliga intervjupersoner har även godkänt att intervjuerna spelas in för att underlätta transkribering, kodning och analys.

Jag har tidigare gjort praktik på trafikförvaltningen inom ramen för min utbildning på Lunds Universitet. Även om praktikperioden inte direkt berörde ämnen kopplat till denna studies frågeställningar är det omöjligt att undvika att tolkningarna jag gör påverkas av intryck och erfarenheter jag bär med mig från trafikförvaltningen. Det kan även tänkas finnas risk att intervjupersonerna inte velat föra eventuella kritiska resonemang om trafikförvaltningens arbete ifall de förknippade mig med förvaltningen. För att minska risken för detta har jag inte nämnt min tidigare roll på trafikförvaltningen för intervjupersonerna innan intervjuernas gång. Det bör även noteras att jag inte haft någon tidigare personlig kontakt med tjänstepersonen på trafikförvaltningen innan studien genomfördes, även hen vetat om att jag tidigare praktiserat där.

6.3. Dokumentanalys

Sammantaget har två dokument analyserats inom ramen för studien, se tabell 2.

| Titel på dokumentet | Avsändande organisation | Benämning i text |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|
| Regional cykelplan för Region Stockholm | Region Stockholm | Den regionala cykelplanen |
| Cykel ombord på kollektivtrafiken - kunskapssammanställning och inriktning för fortsatt arbete | Trafikförvaltningen, Region Stockholm | Trafikförvaltningens kunskapssammanställning |

Tabell 2: Analyserade dokument

6.3.1 Fördelar och risker med dokumentanalys

Den främsta anledningen till att dokumentanalys valts som metod är för att kontextualisera det empiriska materialet från intervjuerna. Genom att jämföra identifierade teman från intervjuerna med identifierade teman från officiella strategier och dokument ges möjligheten att identifiera likheter och skillnader i förhållningssätt. Detta hade inte hade varit möjligt genom att enbart genomföra intervjuer, samtidigt som ett val av dokumentanalys som enda metod för studien inte hade fångat upp individuella åsikter som planerare inom organisationerna har.

Det finns flera andra fördelar med att använda dokumentanalys som metod. Officiella dokument och strategier är en viktig del av planeringssystemet och även icke-juridiskt bindande dokument kan tänkas både spegla och påverka planerares attityder och normer kring en viss fråga. Ur en praktisk synvinkel ger dokumentanalys tillgång till en stor mängd information samtidigt som officiella planeringsdokument ofta är offentligt tillgängliga. Detta innebär att metoden är relativt kostnads- och tidseffektiv (Denscombe 2017).

Vid dokumentanalys är det viktigt att inte enbart utgå från de direkta ord som finns, utan att även kunna läsa mellan raderna och hitta dolda innebörder. Dokumenten som analyseras inom ramen för denna studie är samtliga officiella strategier och planeringsdokument vilket kan tänkas stärka deras trovärdighet och tillförlitlighet. Dock bör inte dokumenten tillskrivas fullständig auktoritet eller objektivitet bara för att de kommer från offentliga verksamheter. Även officiella dokument kan innehålla subjektiv eller felaktig information vilket gör att dessa också behöver analyseras kritiskt (Denscombe 2017).

6.3.2 Urval och kodning

De analyserade dokumenten valdes strategiskt utifrån avsändare och ämne. Den regionala cykelplanen (Region Stockholm 2020a) är det främsta koordinerande styrdokumentet för cykelplanering i Stockholmsregionen och planen har även kombinationsresor som ett av fem strategiska insatsområden. Då planens skrivelser om kombinationsresor kan, åtminstone i teorin, tänkas vägleda mycket av arbetet kring kombinationsresor anser jag det motiverat att på en djupare nivå analysera planen. Trafikförvaltningens kunskapssammanställning om cykel ombord på kollektivtrafik (Region Stockholm 2022b), som även innehåller en kunskapssammanställning om kombinationsresor ur ett generellt perspektiv, är ett aktuellt dokument som kan tänkas ge insikt i synen på kombinationsresor inom trafikförvaltningens organisation. En analys av dokumentet kan därför tänkas hjälpa kontextualisera och förstå hur trafikförvaltningen arbetar med frågan.

Dokumenterna kodades genom att intressanta stycken först markerades i fetstil och därefter färgkodades utifrån sammanhanget och sättet som kombinationsresor beskrevs. Framtagna koder jämfördes sedan med koder från intervjuerna för att hitta överlappande och kontrasterande teman.

7. Analys

I det här avsnittet presenteras studiens resultat. Eftersom detta är en hermeneutisk studie är det viktigt att bära med sig att det är mina tolkningar av empirin som ligger till grund för analyserna. Jag kommer att jämföra material från analyserade dokument och genomförda intervjuer och genomgående väva in analyser och kopplingar till tidigare forskning. Avsnittet är strukturerat utifrån studiens tre frågeställningar. Flera av underavsnitten är strukturerade efter teman som framkommit under analysens gång för att öka läsbarheten.

7.1 Synen på kombinationsresor

Samtliga intervjupersoner och analyserade dokument uttrycker att kombinerad mobilitet med cykel och kollektivtrafik är önskvärt att främja och planera för. I den regionala cykelplanen beskrivs kombinationsresor som en viktig del i att främja cykling vid längre resor och som ett sätt att locka nya målgrupper till att välja cykeln. Trafikförvaltningens kunskapssammanställning beskriver kombinationsresor som ett sätt att få folk att ställa bilen i de yttre delarna av Stockholmsregionen, en uppfattning som även delas av den strategiska planeraren på Trafikverket.

“Kombinationsresor där cykel kombineras med kollektivtrafik är en viktig del i att främja cykling vid längre resor och kan vara ett sätt att nå nya målgrupper.” (Regional cykelplan s.3)

“Där bebyggelsen är utspridd och resorna blir långa, kan cykeln ha svårt att ensam utgöra ett attraktivt alternativ för resenären. Samtidigt kan det vara svårt att bedriva en samhällsekonomisk kollektivtrafik i lägen där bebyggelsen är utspridd. Här kan enkla kombinationsresor vara ett verktyg för att skapa attraktiva resmöjligheter där kollektivtrafiken och cykeln kompletterar och stärker varandra.” (Regional cykelplan s.15)

“Potentialen för kombinationsresor [är] troligen större i förortsområden och kranskommuner än i innerstadsområden där det ofta är gångavstånd till hållplatsen [...] “Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är ett effektivt sätt att öka nyttan av befintlig infrastruktur. Det gör att kollektivtrafiken får ett större upptagningsområde samtidigt som behovet minskar av matarlinjer och lokallinjer.” (Trafikförvaltningens kunskapssammanställning s.8-9)

“Jag tror det finns stor potential och det är väldigt viktigt att jobba med [kombinationsresor]. Kollektivtrafiken är ju i sig inte heltäckande utan det är ofta en resa till och från en station eller hållplats dit man... Och att fånga det där är väldigt viktigt och framförallt kanske inte i regionkärnan eller stadskärnorna. Utan om man bor där så har man en relativ närhet oftast. Men att fånga de här bilburna resenärerna [...]. Då tror jag man kan locka över en hel del från biltrafiken. I Stockholms regionkärna har vi väldigt hög kollektivtrafikandel så det är svårt att öka så mycket mer egentligen men i de yttre delarna så finns det mycket mer potential.” (Strategisk planerare på Trafikverket)

Resonemangen ovan speglar Kosmidis och Müller-Eies (2024) och Nuruzzaman m.fl.:s (2021) slutsatser om att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har potential att öka tillgängligheten och resandet för kollektivtrafiken. De uttryckta åsikterna speglar konsensus inom nuvarande forskning om att cykel och kollektivtrafik är färdmedel som har goda möjligheter att komplettera varandra och bidra till hållbar mobilitet (Alm m.fl. 2023; Kager m.fl. 2016; Kager & Harms 2017; Kosmidis & Müller-Eie 2024).

Trafikförvaltningens kunskapssammanställning och den strategiska planeraren på Trafikverket nämner eller antyder även att främjandet av kombinationsresor kan möjliggöra att locka över bilburna resenärer. Dessa tolkningar har visst stöd i forskningsläget; Kager m.fl. (2016) argumenterar för att kombinationsresor kan utgöra ett attraktivt alternativ till motoriserade resor medan Nuruzzaman m.fl. (2021) menar att kombinationsresor har störst potential att ersätta bilresor vid tätorter ca 15 kilometer från större städers centrum. Samtidigt menar Kosmidis och Müller-Eie (2024) att det i dagsläget saknas studier som tydligt visar på att kombinationsresor ersätter bilresor istället för andra former av hållbara trafikslag, särskilt vid matarresor till kollektivtrafikknutpunkter.

Vidare beskriver flera aktörer åtgärder som främjar kombinationsresor i kontexten att vilja öka cykeln och kollektivtrafikens marknadsandelar. Exempelvis menar cykelstrategen på Region Stockholm att främjandet av kombinationsresor är en viktig åtgärd för att öka andelen som cyklar. Hen menar att inkludering av kombinationsresor som ett av fem strategiska insatsområden i den regionala cykelplanen speglar en utvecklingssyn där aktörer gemensamt har breddat fokus från infrastrukturåtgärder till att även inkludera andra åtgärder.

“Det var väldigt mycket fokus på cykelinfrastruktur och cykelvägar i den första [regionala] planen och vi såg att vi behövde jobba lite bredare för att kunna nå det här målet med ökad cykling. Så vi hade mycket dialog med kommuner och Trafikverket och andra som jobbar med cykelfrågor i länet och landade i de här fem strategiska insatsområden [...] som är områden som vi ser att vi behöver fokusera på. Och där är ju kombinationsresor ett av dem.” (Cykelstrateg på Region Stockholm)

I trafikförvaltningens kunskapssammanställning beskrivs istället satsningar på kombinationsresor främst som ett sätt att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Även om den regionala cykelplanens mål om ökad cykling nämns i sammanställningen fokuserar dokumentet främst på nyttor för kollektivtrafiken till följd av ökat antal kombinationsresor.

“...bättre cykelanslutningar har möjlighet att öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen med drygt 2 procentenheter. För fritidsresor är potentialen drygt 3 procentenheter.” (Trafikförvaltningens kunskapssammanställning s.9)

Både cykelstrategen på Region Stockholm och trafikförvaltningens kunskapssammanställning efterlyser satsningar på kombinationsresor. Detta motiveras delvis med att satsningarna utgör ett sätt att uppnå den egna organisationens målsättningar. Den regionala cykelstrategen väljer att belysa den regionala cykelplanens mål, där cykelns marknadsandel ska ligga på 20 procent år 2030, medan trafikförvaltningens strategiska dokument främst diskuterar möjligheterna att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Sammantaget tyder detta på att både Region Stockholms regionala cykelkansli och trafikförvaltningen ser positivt på cykelns och kollektivtrafikens möjligheter att komplettera varandra men att nyttorna som lyfts fram varierar beroende på vilka målsättningar respektive organisation arbetar efter.

Trafikplaneraren på Stockholms stad och båda intervjupersonerna på Täby kommun betonar att de ser kombinationsresor som en viktig del i det kommunala transportsystemet och att de som väghållare har en viktig roll i att ordna cykelparkering för att möjliggöra kombinationsresor. Trafikplaneraren på Huddinge kommun menar även att kombinationsresor har möjlighet att öka både kollektivtrafikresandet och cykelresandet i kommunen.

“Det är för att både öka fysisk aktivitet och öka kollektivtrafikresandet [som vi arbetar med kombinationsresor]. Det är ett smidigt sätt att ta sig till kollektivtrafiken helt enkelt, så det är mycket en kollektivtrafikåtgärd i egentligen. [...] [Samtidigt] så det är ju en väldigt viktig del för att öka cyklingen i Huddinge kommun också.” (Trafikplanerare på Huddinge kommun)

Att aktörer till viss del väljer att lyfta fram olika fördelar med kombinationsresor speglar resultaten från Alm m.fl.:s (2023) fallstudie i Region Skåne, där författarna menar att centrala aktörer som kommuner och Skånetrafiken tenderar att arbeta utifrån egna målsättningar och uppdrag. I det här fallet syns denna skillnad tydligt mellan Region Stockholms regionala cykelkansli och trafikförvaltningen, där cykelstrategen fokuserar på kombinationsresor som en möjlighet att öka cykelns marknadsandelar medan trafikförvaltningen lägger större vikt på kombinationsresor som ett sätt att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Sammantaget kan samtliga aktörer därför sägas uttrycka att cykel och kollektivtrafik har goda möjligheter att komplettera varandra och förstärka hållbar resmönster, samtidigt som kombinationsresor även ses som ett sätt att nå uppsatta målsättningar och strategier inom den egna organisationen.

7.2 Konkreta åtgärder för att främja kombinationsresor

7.2.1 Cykelparkeringar

Flera aktörer framhäver attraktiva och högkvalitativa cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter som en viktig åtgärd för att främja kombinationsresor. Såväl analyserade dokument som samtliga intervjupersoner betonar detta i någon utsträckning. Många poängterar att enbart förekomsten av cykelparkeringar vid målpunkter inte i sig är tillräckligt för att få folk att använda dessa. Parkeringarna behöver även hålla en hög kvalitet för att vara attraktiva alternativ. Särskilt säkerhetsaspekten, att kunna parkera sin cykel utan att riskera att få den stulen, framhålls av flera aktörer som en viktig faktor.

“En grundläggande förutsättning [för kombinationsresor] är ett väl utbyggt cykelnät samt attraktiva kollektivtrafikiparkeringar längs stombusslinjer, bryggor och spårbunden trafik.” (Regional cykelplan s.15)

“Väl framme vid hållplatsen är det viktigt att det finns kvalitativa cykelparkeringar som gör det möjligt att låsa fast cykeln på ett tryggt och säkert sätt (förutsatt att resenären inte tar med cykeln ombord på kollektivtrafiken).” (Trafikförvaltningens kunskapssammanställning s.10)

“Alltså det vi gör för kombinationsresor är möjligheten att kunna parkera sin cykel. Exempelvis så varje år byggs det mellan 2-3000 parkeringsmöjligheter för cykel och några av dem är ju då kopplade till kollektivtrafikknutpunkter.” (Trafikplanerare på Stockholms Stad)

“Man pratar mycket generellt om att kvalitén [på cykelparkeringar] är ju ofta kanske viktigare än kvantiteten. Och alla får ju finare och finare cyklar så vikten av att ha riktigt bra cykelställ blir väl också större.” (Chef för trafikplanering på Täby kommun)

“Men sen är det också att man ska kunna låsa fast den ordentligt [som är viktigt när man anlägger cykelparkeringar]. Och tak är också viktigt. Men att låsa fast, och trygghet tror jag [är viktigt]. För det är nog ganska mycket cykelstölder.” (Trafikplanerare på Huddinge kommun)

Kommunerna är såklart jätteviktiga, det är ju de som nästan uteslutande bygger cykelparkering. [...] Det är ju en fråga som många brottas med; hur man ska kunna erbjuda säker och trygg cykelparkering där folk känner att de vågar lämna sin cykel.” (Cykelstrateg på Region Stockholm)

I den regionala cykelplanen nämns inte bara nyanläggning av parkeringsplatser utan även förbättrad standard på befintliga cykelparkeringsplatser som en viktig åtgärd. Konkreta designprinciper har även integrerats i finansieringsprocessen. Cykelplanens tillhörande vägledningsdokument beskriver hur kommuner kan söka medfinansiering från trafikförvaltningen och Trafikverket för att anlägga stationsnära cykelparkeringar utformade enligt designprinciperna. Kraven för medfinansiering kan sägas vara relativt omfattande och inkluderar bland annat att cykelparkering ska vara belyst, försedd med tak och möjligheterna att låsa fast ramen, planeras för lastcyklar, samt finnas vid samtliga ingångar till kollektivtrafikstationen (Region Stockholm 2023d).

Aktörernas stora fokus på säkra cykelparkeringar speglar Alm m.fl.:s (2023) argument att säkra och attraktiva cykelparkeringar är starka incitament för att få folk att cykla till stationen. Betoningen på säkra cykelparkeringar går även i linje med studier och enkäter som visar på att en stor mängd resenärer nämner risken för cykelstölder som en anledning till att inte lämna cykeln vid kollektivtrafikstationer (Aldred & Jungnickel 2013; Envall & Nissan 2013). Även om heltäckande studier över stationsnära cykelstölder i Sveriges saknas finns tecken på att risken för cykelstöld inte bara är upplevd av resenärer utan också har stöd i statistik. Mburu och Helbich (2016) har exempelvis visat genom GIS-analyser hur cykelstölder är särskilt vanliga vid stationsmiljöer i London.

Flera intervjupersoner uttrycker vidare att de cykelgarage som hittills byggts i Stockholmsregionen, exempelvis vid Älvsjö och Odenplans stationer, inte fungerar på ett tillfredsställande sätt. Särskilt säkerheten i garagen belyses som problematiskt. Tjänstepersonen på trafikförvaltningen berättar exempelvis att de inte längre medfinansierar cykelgarage av just den anledningen:

“Det har ju byggts en del cykelgarage i länet som kanske inte har funkats så som man har tänkt. I Älvsjö så byggdes det ett garage för flera år sedan där det har blivit så att det upplevs som ganska otryggt.”
(Cykelstrateg på Region Stockholm)

“Ja [garaget i] Älvsjö är väl inte så stöldsdyddat. Det är allmänt tillgängligt för alla. [...] Vi vet att det skett en del stölder där.” (Trafikplanerare på Stockholms stad)

“Generellt med cykelgarage blir det ofta väldigt låga beläggningsgrader. Av den anledningen har vi till exempel valt och inte medfinansiera cykelgarage i våra riktlinjer tills det att vi vet mer om nyttan av att ha ett cykelgarage jämfört med att ha en vanlig cykelparkering med tak, och självklart belysning och ramlås allt sånt där.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Trafikplaneraren på Huddinge kommun menar dock att deras garage vid Huddinge station fungerar väl och att hen i framtiden gärna skulle vilja bygga större garage vid Huddinge och Flemingsbergs stationer ifall investeringsmedel fanns tillgängliga. Samtidigt berättar hon att de har tvingats lägga ner en satsning på servicepumpar och verkstadsutrustning i garaget då dessa har stulits. Trafikplaneraren i Huddinge kommun poängterar dock att garaget i Huddinge är mycket litet och hen menar att det därmed inte går att jämföra med de stora garagen vid Älvsjö eller Odenplans pendeltågsstationer.

Ytterligare en utmaning vid anläggning av cykelgarage och cykelparkeringar som både Huddinge kommun och andra aktörer tar upp är tillgången på stationsnära mark. Aktörerna beskriver hur det ofta inte är kommunen själva som har tillgång till marken, utan privata fastighetsägare också är involverade i processen:

“Jo, men alltså det [cykelgaraget i Huddinge] är faktiskt ett av de garage som har bäst beläggning. Det är fullt med användare nästan hela tiden. Sen på lite längre sikt och även i Huddinge så pågår det väldigt mycket [utbyggnadsprojekt]. Framförallt i Huddinge och Flemingsberg så behöver vi få till något större garage eller liknande. Det går inte att lösa på de markytorna som vi har” (Trafikplanerare på Huddinge kommun)

“Men problemet är väl ofta i befintliga miljöer, och sen är det olika aktörer. Kanske är det en fastighetsägare på stationerna som har det ansvaret, och kommunen kanske måste upplåta mark för vissa saker. Och vem som ska ta ansvar för det [är ett problem]. Ofta har inte vi ansvar för exempelvis cykelparkeringar”. (Strategisk planerare på Trafikverket)

“Ja, det är ju ofta att man ska få in en lösning där stationen – om vi tänker spårtrafiken – inte är anpassad för att vara riktigt bra. [...] Det handlar om att komma åt mark i attraktiva lägen som ju är kanske den största utmaningen.” (Trafikplanerare på Stockholms stad)

Paralleller kan dras till Cannon m.fl.:s (2024) studie över cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter i Köpenhamn. Likt det danska exemplet visar citaten ovan att det är en mängd aktörer och organisationer som är involverade i att anlägga cykelparkeringar i en svensk kontext. Cannon m.fl. (2024) menar att i Köpenhamn tenderar anläggandet av cykelparkeringar att försvåras av att befintliga styrningsrutiner och ansvarsförhållanden mellan aktörer är otydliga. De konstaterar att detta gör att satsningar på bättre cykelparkeringar oftast präglas av förhandling snarare än samverkan. Paulsson m.fl. (2016) menar att detta kan vara fallet även vid kollektivtrafikplanering i Stockholm. De menar att styrningsprocesser vid planering av kollektivtrafik i Stockholms län präglas av en förhandlingskultur snarare än en samverkanskultur.

I det fallet med anläggande av cykelparkeringar fokuserar aktörerna på tillgången mark som främsta hinder. Det är därför svårt att konstatera huruvida Cannons m.fl.:s (2024) samt Paulssons m.fl.:s (2016) slutsatser kan överföras även i detta fall. Samtidigt visar aktörernas upplevda åsikter på att befintliga markägarförhållanden vid stationer kan tänkas vara en försvårande faktor för utökade satsningar på kollektivtrafiknära cykelparkeringar. Både Paulsson m.fl. (2016) samt Koglin och Pettersson (2017) menar dessutom att planerare i Sverige idag behöver ta en koordinerande yrkesroll, snarare än en planerande. Detta kan tänkas vara fallet även vid anläggandet av cykelparkeringar, då aktörerna beskriver hur nya satsningar på cykelparkeringar kräver koordinering med bland annat privata fastighetsägare.

7.2.2 Cykel ombord på kollektivtrafiken

I den regionala cykelplanen nämns att möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken är något som är efterfrågat av resenärer, särskilt på längre sträckor. Dock saknas konkreta målsättningar kring området inom ramen för den regionala cykelplanen, och ämnet tillägnas relativt lite utrymme jämfört med åtgärder i den fysiska infrastrukturen. Istället är både stationsnära cykelparkeringar och förbättrade anslutningar till kollektivtrafikstationer de främsta fokusområdena för arbetet med kombinationsresor inom ramen för planen. Trafikplaneraren på Huddinge kommun menar dock att kommunen vid den senaste revisionen av den regionala cykelplanen arbetade för att målsättningar om cykel ombord på kollektivtrafiken tydligare skulle inkluderas i planen. Även Täby kommun efterlyser ett tydligare samverkansforum för att hantera frågan om utökade möjligheter att ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken:

“ I den frågan [cykel ombord] har väl de [trafikförvaltningen] sina egna utredningar och sen är vi... vi har nog inte [lyft frågan] mer än att alla anser väl det som önskvärt. Det kanske saknas ett forum. Vi kan ju bara lyfta det när vi pratar med våra kontaktpersoner [...] Det är svårt att hitta någon tydlig mottagare kanske, på trafikförvaltningen då. Det är väl att de tampas med den frågan själva mycket.”
(Chef för trafikplanering på Täby kommun)

Trafikförvaltningen kan sägas vara den aktör som har störst möjlighet att driva frågan om att ta med cykel ombord. I trafikförvaltningens kunskapssammanställning nämns möjligheten att ta med cykel ombord som en möjlig åtgärd för att främja kombinationsresor:

“En ytterligare åtgärd [för att främja kombinationsresande] är att tillåta cykel ombord på kollektivtrafiken, vilket förenklar resandet för resenärer som vill använda cykeln både på den inledande och avslutande delen av resan.” (Trafikförvaltningens kunskapssammanställning s.4)

Flera intervjupersoner menar dock att intresset från trafikförvaltningen att tillåta cykel ombord är mindre än vad som antyds i kunskapssammanställningen. Tjänstepersonen på trafikförvaltningen menar själv att det finns ett politisk tryck från regionpolitiker i Stockholm om att möjliggöra utökade möjligheter att ta med cykel ombord i större utsträckning. Detta politiska tryck stämmer dock inte nödvändigtvis överens med hans egna uppfattning kring vad som är viktigast att prioritera. Flera intervjupersoner är av uppfattningen att det politiska intresset för att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken är större än trafikförvaltningens vilja att implementera fler möjligheter att ta med cykeln ombord:

“Det har funnits genom åren ett ganska stort politiskt intresse för cykel på kollektivtrafik, men trafikförvaltningen har väl varit lite tveksamma till framför allt kapacitetsaspekten. [...] Tittar man på potentialen så finns det väldigt mycket större potential i att jobba med just att cykla till kollektivtrafiken. Det går ju att liksom parkera nästan hur många cyklar som helst vid en tågstation, men man får inte på hur många cyklar som helst på tåg.” (Cykelstrateg på Region Stockholm)

“Det som har varit aktuellt har nog varit den politiska intresset för att ha cykel ombord vilket ledde till att vi var tvungna att göra någon form av kunskapssammanställning [...]Jag kan ju tycka att ja, det är intressant, men det kanske inte är den största frågan vi borde jobba med. Jag tycker det är intressant med att vi får bra cykelvägar till bytespunkterna, och att det är bra bytespunkter som underlättar för smidigare byten. Ta med cykeln ombord kan vara bra för vissa grupper, men jag tror inte att de är den breda massan.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

“Det skulle få väldigt stora tidsbesparingar för människor [att ta med sig cykeln ombord på kollektivtrafiken][...] men sen sen måste det ju finnas en organisation som vill det här också. Och det är väl kanske den stora utmaningen, tror jag.” (Trafikplanerare på Stockholms stad)

“Jag tror att det kan vara en viktig pusselbit, absolut. Vi ser att regionen eller trafikförvaltningen är väldigt motsträvig i det. Vi ser egentligen att man skulle behöva testa det mer helt enkelt. Vi tror ändå att det finns potential och att det finns möjlighet att införa det. Jag tror att det finns potential att öka cyklandet och kombinationsresandet om man skulle tillåta det i större utsträckning.” (Trafikplanerare på Huddinge kommun)

Ett försök att tillåta cyklar ombord på Tvärbanan, en lokalbana i Stockholm, har även genomförts under 2022 (Johansson 2022). Tjänstepersonen på trafikförvaltningen nämner att vid utvärderingen av försöket var både trafikförvaltningen och trafikoperatören skeptiska till att fortsätta med cykel ombord på Tvärbanan då de såg flera risker med detta. Komplexiteten i att medföra cyklar ombord på spårvagnar nämns även uttryckligen i den regionala cykelplanen. Trots detta menar tjänstepersonen på trafikförvaltningen att de ansvariga regionpolitikerna i Stockholm var mycket måna om att tillåta cyklar ombord på Tvärbanan permanent, något som senare även blev det slutgiltiga utfallet. Tjänstepersonen på trafikförvaltningen menar vidare att avtalen med trafikoperatörerna försvårar utökade möjligheter att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken:

“Det var ju mycket med trafikoperatörerna om vi tänker på cykel ombord [...] Utan den [utmaningen] är att få på trafikoperatören med på banan, acceptera cyklar ombord och... det beror ju så mycket på trafikavtalen: hur de är utformade, risken för viten. [...] De [operatörerna] är ju lite rädda att på sig viten på något vis för någonting de känner att, det fanns ju inte med i avtalet från början, att ta med cykel ombord och sen så kanske kunder börjar klaga.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Ovanstående tyder på att både politiker och privata trafikoperatörer spelar en viktig roll i planeringsprocessen för cykel ombord på kollektivtrafiken. Maktrelationerna kan sägas vara ojämnt fördelade, där politiker, trafikförvaltningen och operatörer alla har visst inflytande över frågan medan kommunerna i högre grad saknar rådighet. Politikernas och trafikoperatörernas inflytande över processen kan förstås utifrån Healeys (1997) syn på samverkan som ett svar på samhällsliga förändringar. Healey (1997) argumenterar för att planerare i en förändrad samhällskontext behöver hantera politiska krav genom hitta nya samverkanspartners, många gånger är privata företag. I Stockholms kollektivtrafik kan denna planeringsprocess sägas vara institutionaliserad i form av de trafikavtal som trafikförvaltningen upphandlar för att driva trafiken. Koglin och Petterssons (2017) argumenterar vidare, utifrån Healeys (1997) teori om kollaborativ planering, att både politiker och privata intressenter har kommit att spela en allt mer central roll i svensk planering på senare år. De menar att detta har lett till en alltmer komplex institutionell planeringsmiljö, där planerare i hög grad kommit att bli en koordinerande, snarare än planerande yrkesroll. Politikernas och trafikoperatörernas centrala roll i planeringsprocessen kring

cykel ombord på kollektivtrafiken visar hur detta argument kan sägas vara relevant även i detta fall.

Sammantaget framkommer att utökade möjligheter att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken är ett ämne där kommuner, region och politik lägger olika stor betydelse. Aktörernas olika uppfattningar speglar indikationer från forskning som tyder på att konsensus i frågan saknas. Kosmidis och Müller-Eie (2024) menar att tidigare forskning visar på att cyklister i hög utsträckning föredrar att ta med cykeln ombord. Alm m.fl. (2023) konstaterar däremot att kontemporär europeisk forskning i högre grad fokuserar på ägandet av flera cyklar eller införandet av hyrcykelsystem för att främja kombinationsresor istället för utökade möjligheter att ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken.

7.3. Samverkan och organisering

7.3.1 Samverkansformer

En viktig organisation för samverkansarbetet kring kombinationsresor i Stockholms län är det regionala cykelkansliet inom Region Stockholm. Deras roll är, enligt cykelstrategen i Region Stockholm, att samordna cykelutvecklingen i länet. För att göra detta arrangerar kansliet bland annat regelbundna samverkansträffar som inkluderar kommunerna, Trafikverket och trafikförvaltningen. Samtliga aktörer beskriver att de ser positivt på det regionala cykelkansliets funktion och arbete som samordnande kraft. Dock lyfter flera att det finns potential att utöka samverkansarbetet och förtydliga frågor kopplat till ansvarsförhållanden och prioritering:

“Jag tror att det [regionala samverkansmöten] bara har varit positivt. Arbetet kring den regionala cykelplanen har ju varit bra och skapat tydliga standarder och vad man ska jobba efter. Så att min bild är att det fungerar bra” (Trafikplanerare på Täby kommun)

“Det som är problemet är ofta att få samverkan och finansiering... och hitta att man samplanerar mellan aktörer. Men det har vi börjat jobba med lite. Vi kallar det för regionala cykelförhandlingar, att vi tittar på stråk och kommer överens mellan väghållare, vem som tar ansvar för vad. För ibland är det inte helt tydligt” (Strategisk planerare på Trafikverket)

“Jag tycker det borde vara kommunerna [som är våra största samverkanspartner] Jag tycker inte att vi är så bra på det. Det blir kanske mer att vi kan haka på det regionala cykelkansliet ibland som har sina träffar med kommunerna, att vi är med på flera av de här mötena och tar presentationerna. Men vi gör inget eget arbete med cykelperspektiv gentemot kommunerna tyvärr.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

“Vi har ju primära [cykel]stråk. De ska vara de bästa, och de sammanfaller helt skulle jag säga nu med regionala stråken. [...] Men regionen har ju inga pengar att dela ut, så det är ju kommunens skattepengar som vi bygger för. Så vi behöver ju också prioritera våra interna behov. [...] Men vi pratar om de regionala stråken när vi tar upp ärenden [...] då brukar vi alltid nämna att, ja, det här är också en del av det regionala nätet.” (Trafikplanerare på Stockholms stad)

Även om aktörerna ser de regionala samverkansträffarna som positiva tyder deras erfarenheter på att forumet inte nödvändigtvis fångar upp alla frågor kring arbetet med kombinationsresor. Som nämndes i avsnitt 7.2.2. efterlyser exempelvis Täby kommun utökad samverkan kopplat till cykel ombord på kollektivtrafiken. Även tjänstepersonen på trafikförvaltningen är av uppfattningen att trafikförvaltningen skulle kunna ha mer samverkan med andra aktörer och utnyttja de regionala samverkansträffarna bättre. Hen menar att detta inte görs i dagsläget eftersom förvaltningen ännu inte har utvecklat sitt eget arbete med cykelperspektiv gentemot kommunerna i tillräcklig grad. Samtidigt menar tjänstepersonen på trafikförvaltningen att detta håller på att förändras och utvecklas till följd av att förvaltningens interna mål och styrdokument uppdateras:

“Det jag kanske är lite mer självkritisk i är hur vi på trafikförvaltningen skulle kunna jobba mer med [cykel]frågan och ta lite mer ‘lead’. Kanske lite mer samordning, och jag hoppas ju att det ska bli bättre nu när vi verkligen fått in frågan i trafikförsörjningsprogrammet. Det betyder för alla att vi ska jobba med det, det har vi inte haft förut. Då är min förhoppning att vi ska kunna använda de här träffarna [regionala samverkansträffarna] mycket bättre.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Kager och Harms (2017) menar att planering och styrning av cykel och kollektivtrafik behöver vara integrerade för att synergieffekter mellan de två transportslagen fullt ska beaktas vid investerings- och policybeslut. Tjänstepersonen på trafikförvaltningen målar upp en bild av att cykelfrågor hittills inte haft särskilt hög prioritet i trafikförvaltningens organisation och att integreringen av cykel- och kollektivtrafikplanering i dagsläget inte kan sägas vara särskilt stark. Detta kan tolkas som att samverkansträffarna inte nödvändigtvis på egen hand leder till en integrering av cykel- och kollektivtrafikplanering i Stockholms län:

Flera aktörer beskriver hur samverkansprocessen, utöver de formella forumen, även sker i form av kontakter på tjänstepersonnivå mellan organisationerna. Detta stärker Paulsson m.fl.:s (2018) slutsats att en stor del av samverkansprocessen inom regional kollektivtrafikplanering i Sverige sker utanför formella forum. Samtidigt menar Paulsson m.fl (2018) att tjänstepersonerna, även om de ofta ser samverkan som en förutsättning för att bedriva högkvalitativ kollektivtrafik, tenderar att uppleva samverkansprocessen som tidskonsumerande och som något som inte alltid leder till konkreta resultat. Denna uppfattning är inget som tydligt kan sägas speglas i denna studie. Visserligen nämner flera intervjupersoner att genomförande- och beslutsprocesser ofta är

tidskrävande inom flera av organisationerna, och att det är svårt att gå från ord till handling i arbetet. Samtidigt är det svårt att tydligt slå fast att just samverkansprocessen är orsaken till detta i arbetet med att främja kombinationsresor i Stockholms län.

7.3.2 Målstyrning och processer

Tjänstepersonen på trafikförvaltningen menar att viss tydlighet kopplat till målstyrning saknas kring trafikförvaltningens arbete med kombinationsresor:

“Jag tror att från trafikförvaltningens sida så saknar vi tydlighet med vad vi vill uppnå med det [att arbeta med kombinationsresor, varför vi ska jobba med den här frågan. Och nu när vi har jobbat med trafikförsörjningsprogrammet så har vi försökt att jobba med den här delen nu, så att vi lyfter som ett mål för vår verksamhet att kollektivtrafiken ska vara enkel att komplettera med andra färdmedel.”
(Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Även om hen beskriver att de närmsta cheferna ser vikten av att arbeta med frågan upplever hen att frågan inte prioriteras på högre nivåer. Den strategiska planeraren på trafikförvaltningen tillskriver inte detta ett brist på intresse inom förvaltningen utan betonar resursbrist och brist på mod som orsaker:

“Det här är en väldigt infrastrukturtung organisation, cykel är en petitesse i sammanhangen med tanke på de här stora volymerna som vi jobbar med. [...] Men det gäller att gå till ‘action’ också och våga sätta ner foten och vara extrovert i den här frågan. Det är vi inte riktigt, så det har varit en uppförsbacke. Det [cykling] är lite styvmoderligt behandlat. Men jag tror inte att det finns brist på intresse, många tycker egentligen att det här kul [...] men jag tror att det behöver finnas någon chef som verkligen säger: det här ska vi satsa på. [...] Men jag tror folk är lite för överbelastade. För det är ju inte att man inte vill, det är ju inte det det handlar om.” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Intervjupersonerna på Täby kommun lyfter tidsödande processer som ett hinder för att kunna gå från ord till handling. Chefen för Trafikplanering på Täby kommun menar exempelvis att konkreta åtgärder ofta tar väldigt lång tid att få till på kommunen och på Trafikverket då processerna är långa. Vidare lyfter intervjupersonerna på Täby kommun att planerare som yrkesgrupp inte nödvändigtvis är vana och bekväma i att delta i genomförandeskeden:

“Det är lätt att tänka på pappret vad som skulle fungera. Sen när det väl kommer till kritan och det ska kostnadsbedömas och när det ska bli på riktigt, det är ett större steg.” (Trafikplanerare på Täby kommun)

“Sen är det väl likadant där att det är svårt att komma från ord till handling. [...] Ibland tycker jag att man kan uppleva att – rent krasst så är ju vi som planerar för saker och ting inte de som bygger – att det

ofta är svårt att hoppa över till genomförande från ett planeringsskede. Det tycker jag själv i alla fall. Man är inte van, man vill helst inte göra det. Man kan planera och utreda det så länge som möjligt. Att vi inte är utförare, vi som planerar, det tror jag skulle kunna vara en sak [som gör det svårt att gå från ord till handling].” (Chef för trafikplanering på Täby kommun)

Upplevelsen som chefen för Trafikplanering på Täby kommun ger uttryck för kan förstås utifrån Koglin och Petterssons (2017) resonemang att planerare i Sverige alltmer kommit att få en koordinerande, snarare än planerande yrkesroll. I takt med att planerarrollen skiftar kan detta tänkas tyda på att planerares kompetenser och bekvämlighet kopplat till olika arbetsuppgifter förändras. Healey (2006) menar att nya innovationer behöver institutionaliseras i styrningsprocesser för att få transformativa effekter. Eftersom nya rutiner utmanar befintliga, etablerade sätt att agera är det enligt Healey (2006) svårt att nå transformativa effekter enbart från individuella lärdomar och specifika projekt. Svårigheterna i att gå från ord till handling i arbetet med kombinationsresor kan dock sägas illustrera komplexiteten i att integrera nya innovationer i styrningsrutiner. Aktörernas uttryckta vilja att samverka kan, tillsammans med redan inrättade samverkansforum, visserligen sägas tyda på en ambition att skapa nya arenor och formella styrningsprocesser för att möjliggöra en förändrad syn på hållbar mobilitet. Etablerandet av det regionala cykelkansliet, deras regelbundna samverkansmöten, och inskrivandet av kombinerad mobilitet i trafikförvaltningens trafikförsörjningsprogram utgör samtliga exempel på detta. Samtidigt kan aktörernas upplevelser kring svårigheter kring att gå från ord till handling tyda på att behovet att institutionalisera de nya ideerna och strategierna i form av konkreta genomförandeprocesser kvarstår.

7.3.3 Finansiering och ansvarsfördelning

Tjänstepersonen på trafikförvaltningen beskriver hur vissa frågor kopplat till ansvarsfördelning är otydliga. Hen ställer sig exempelvis frågan om det är kommunerna eller trafikförvaltningen som bör inventera cykelvägar som ligger i anslutning till stationerna:

“Man ser att vissa kommuner är jätteduktiga på att uppdatera cykelvägar [i nationella vägdatasen], då ser man att här finns det cykelvägar. Andra gör inte det, men vi vet att det finns cykelvägar där. Då känner vi att vi inte kan jobba på det här sättet, att vi åker ut fysiskt till stationerna och tittar. Och sen är det också: är det vi som ska göra det eller kommunerna som ska göra det?” (Tjänsteperson på trafikförvaltningen)

Alm m.fl. (2023) menar i sin studie från Region Skåne att behovet av koordinering mellan olika aktörer gör det svårt att omsätta strategier och mål till konkreta åtgärder. De menar även att övergripande styrdokument om kombinerad mobilitet i Skåne sällan behandlar ansvarsfördelning

i djupare detalj. Den regionala cykelplanen i Stockholms län har ett eget kapitel som behandlar just ansvarsfrågor och finansieringsfrågor. Samtidigt belyser några aktörer sakfrågor där ansvarsförhållandena upplevs som otydliga. Detta kan tänkas visa på svårigheten att i övergripande strategier tydliggöra ansvarsförhållanden för sakfrågor på ett heltäckande sätt.

Den strategiska planeraren på Trafikverket menar dock att riktlinjerna oftast är tydliga och ansvarsfördelningen generellt sett fungerar bra mellan aktörerna. Samtidigt lyfter hen finansieringsfrågor som en begränsande faktor. Hen berättar att myndighetens budgetutrymme för medfinansiering av cykelparkeringar inte tenderar att utnyttjas fullt ut då de inte får tillräckligt med ansökningar från kommunerna. Den strategiska planeraren på Trafikverket berättar även att trots att investeringar som en viss kommun gör kan ge nytta åt andra kommuner faller finansieringsbördan främst på kommunen som åtgärden genomförs i:

“Mycket av ansvaret kan ju hamna på en enskild kommun medan nyttorna kanske egentligen tillfaller en annan kommun. Och det kan ju vara detsamma i ett cykelstråk. Ett viktigt stråk från Täby till Stockholm går kanske genom Solna exempelvis. De investeringar som man gör i Solna kanske mer tillfaller Täby egentligen, men det är Solna som får ta själva investeringskostnaden. [...] Och då kan det ju bli att en enskild kommun får ta ansvar för att många av de åtgärder som krävs för att få till den här linjen. Men att nyttorna är regionala. Så det kan ju landa lite fel.” (Strategisk planerare på Trafikverket)

Även chefen för trafikplanering på Täby kommun lyfter både finansieringsfrågan och brist på resurser som potentiella anledningar till att det ibland är svårt att gå från ord till handling i arbetet med att främja kombinationsresor. Samtidigt finns etablerade processer för att söka medfinansiering från både Trafikverket och trafikförvaltningen. Detta kan tänkas tyda på att befintliga finansieringsmekanismer inte täcker in hela behovet av åtgärder som krävs för att främja kombinationsresor. Denna bild stöds till viss del av planerare på kommunerna som uttrycker olika åsikter om ansökningsförfarandet för medfinansiering från trafikförvaltningen. Exempelvis uppger chefen för trafikplanering på Täby kommun att de ofta söker medfinansiering och att de upplever processen som enkel medan trafikplaneraren på Huddinge kommun upplevde processen som otydlig och mindre bra. Kommunernas varierande upplevelser korrelerar med tjänstepersonen på trafikförvaltningens uppfattning. Hen menar att kunskapen och benägenheten kring att ansöka om medfinansiering från trafikförvaltningen för cykelparkeringar skiljer sig kraftigt mellan kommuner i regionen.

Detta kan förstås ur flera perspektiv. Cannon m.fl. (2024) argumenterar för att otydliga finansieringsprocesser och det stora behovet av koordinering mellan olika aktörer utgör ett hinder för satsningar på stationsnära cykelparkeringar i Danmark. Även Pettersson och Hrelja (2020) menar att en effektiv samverkansprocess kräver att inblandade aktörer gemensamt och tidigt i processen fastställer regler och strukturer kopplat till finansiering. Detta är särskilt viktigt,

menar författarna, i de fall flera aktörer är involverade i ett specifikt projekt. Att den regionala cykelplanen och dess tillhörande vägledningsdokument innehåller riktlinjer för medfinansiering kan därför sägas vara ett viktigt steg för att möjliggöra hållbar mobilitet. Flera aktörer ser även positivt på de initiativ som har genomförts för att tydligare samordna ansvars- och finansieringsprocessen. Den strategiska planeraren på Trafikverket menar exempelvis att regionala cykelförhandlingar kan vara ett sätt att komma runt problematiken med ojämn ansvarsfördelning. Även Huddinge kommun nämner de regionala cykelförhandlingarna som ett positivt initiativ för att öka handlingskraften. Kommunernas varierande upplevelser av medfinansieringsprocessen samt faktumet att Trafikverkets medfinansieringsbudget inte utnyttjas till fullo tyder dock på att potential finns att utveckla arbetet.

8. Slutsatser

I detta avsnitt kommer studiens resultat att sammanfattas och diskuteras vidare. Nedan visas frågeställningarna som studien baserats på:

- Hur ser olika centrala aktörer i Stockholms län på kombinationsresor som ett medel för att uppnå hållbar mobilitet?
- Hur prioriterar olika aktörer mellan konkreta åtgärder för att öka antalet kombinationsresor i Stockholms län?
- Hur upplever olika aktörer samverkansprocessen kopplat till planering och främjande av kombinationsresor?

Sammanfattningsvis ser samtliga studerade aktörer positivt på kombinationsresor och dess potential till att bidra till en hållbar mobilitet. Aktörerna uttrycker att kombinationsresor kan vara ett effektivt sätt att möjliggöra hållbar mobilitet. Den uttryckta synen på kombinationsresor speglar i hög grad nuvarande forskningsläge som visar att cykel och kollektivtrafik har goda synergieffekter och i viss utsträckning kompenserar för det andra trafikslagets begränsningar. De analyserade dokumenten speglar även synen inom nuvarande forskning att hållbar mobilitet inte är något som inte kan uppnås enbart genom satsningar på infrastruktur utan något som kräver ett brett samspel av åtgärder och policier.

Samtidigt visar studien att olika aktörer till viss utsträckning har olika ingångsvärden i varför kombinationsresor är viktiga att främja. Trafikförvaltningen kan i stor utsträckning sägas se kombinationsresor som ett sätt att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken medan cykelstrategen på Region Stockholm i stor utsträckning kan sägas se kombinationsresor som ett

sätt att öka andelen som cyklar. Studien visar därmed att kombinationsresor till viss del ses av aktörerna som ett sätt att nå uppsatta målsättningar och strategier inom den egna organisationen. Studien kan därmed till viss del sägas bekräfta Alm m.fl.:s (2023) slutsatser från Region Skåne, nämligen att individuella aktörers målsättningar och styrdokument i hög utsträckning ligger till grund för planeringsprocessen, snarare än ett hela-resan-perspektiv. Att säkerställa att de olika aktörernas interna målsättningar och vägledande styrdokument är synkroniserade kan därför sägas vara viktigt för att nå större synergieffekter och möjliggöra effektivare samverkansprocesser.

Studien visar även att många aktörer löpande genomför flera konkreta åtgärder för att främja kombinationsresor. Det finns i hög grad en samsyn kring att högkvalitativa och säkra cykelparkeringar är en mycket viktig del i att främja kombinationsresandet. Arbetet i den frågan är relativt formaliserat och utvecklat med gemensamt framtagna riktlinjer och strategier. Samtidigt kvarstår vissa utmaningar kring att på ett effektivt säkra cykelparkeringar från cykelstöder. Detta är tydligt inte minst vid flertalet av de kollektivtrafikhärla cykelgarage som byggts i Stockholm på senare år. Därmed kvarstår visst behov av att skapa ytterligare kunskap och förståelse för hur cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter kan utformas för att minska cykelstöder.

En fråga som flera aktörer har olika syn på är utökade möjligheter att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken. Studien visar att länets kommuner anser det vara högre motiverat att utöka möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken än vad trafikförvaltningen och Region Stockholm gör. För att göra samverkansarbetet mer effektivt kan det vidare tänkas vara önskvärlt att skapa tydligare samverkansforum kring frågan om cykel ombord på kollektivtrafiken. Samtidigt framkommer att både politiker och privata trafikoperatörer har stor påverkan på planeringsprocessen kring frågan. Studien speglar därmed Healeys (1997) och Koglin och Petterssons (2017) argument att kollaborativ planering tagit allt större plats i planeringsprocessen. Planerare behöver, även kopplat till kombinationsresor, koordinera politiska och privata intressen för att hantera behov som uppstår i ett alltmer föränderligt samhälle. Argumentet att planerare i hög utsträckning behöver ta en koordinerande, snarare än planerande yrkesroll, kan därmed sägas vara applicerbart i detta fall.

Studien visar även att aktörerna i hög utsträckning värdesätter befintliga samverkansforum och det regionala cykelkansliet samordnande arbete. Samtidigt framkommer att befintliga samverkansforum inte nödvändigtvis fångar in alla relevanta frågor och att flera aktörer uttrycker en vilja att utveckla och utöka samverkansarbetet. Särskilt trafikförvaltningens arbete framstår som relativt ointegrerat och separat från andra aktörers arbete, inklusive Region Stockholms regionala cykelkansli. Kager och Harms (2017) menar att planering för cykel och kollektivtrafik behöver vara integrerade för att synergieffekter mellan de två transportslagen fullt ska beaktas

vid investerings- och policybeslut, något som inte framstår vara fallet idag. Det kan därför tänkas finnas potential att nå ökade synergieffekter och effektivisera samverkansarbetet genom en tydligare integrering av Region Stockholm organisationer för cykel- och kollektivtrafikplanering

Flera aktörer lyfter även svårigheterna att ta nästa steg från strategidokumentet och gå från ord till handling. Även här kan Koglin och Petterssons (2017) argument om att planerare har fått större koordinerande ansvar med tidens gång till följd av kollaborativa planeringsprocesser utgöra en förklaringsfaktor. Med kollaborativ planeringsteori som analytiskt ramverk kan detta förstås som att samverkansprocesserna riskerar leda till en inneboende tröghet i systemet om de inte utformas på rätt sätt (Healey 1997). Svårigheterna att gå från ord till handling illustrerar även Healeys (2006) argumentation kring komplexiteten i att integrera nya tankesätt i styrnings- och genomförandeprocesser.

Med det sagt lyfter många aktörer samverkansprocessen som viktig för arbetet med kombinationsresor och argumentet ska inte tolkas som ett förespråkande av att samverkansarbetet ska minska. Utifrån kollaborativ planeringsteori behöver svårigheterna istället förstås utifrån lokala kontexter. Den här studien identifierar flera aspekter i den lokala kontexten som utmaningarna till viss del kan tänkas härledas till. En sådan är nuvarande utformning av finansieringsprocessen, där nyttor och investeringskostnader för olika aktörer inte alltid korrelerar. Aktörernas upplevelser av befintliga medfinansieringsprocesser varierar även kraftigt. Att hitta vägar att överbrygga dessa hinder är därför viktigt för att utveckla arbetet med kombinationsresor i Stockholms län. Regionala cykelförhandlingar bör kunna spela en betydelsefull roll i detta då flera aktörer lyfter dessa som positiva. Även en strömlinjeformning, förenkling och förtydligande av processerna för medfinansiering kan tänkas vara ett viktigt steg för att i högre utsträckning kunna gå från ord till handling i arbetet.

Sammanfattningsvis är det mycket positivt att aktörerna har en utvecklad syn på kombinationsresor som ett viktigt steg i att uppnå hållbar mobilitet i Stockholms län. Flera av de konkreta åtgärder som genomförts är mycket lovvärda och lär bidra till ökade möjligheter att uppnå hållbar mobilitet i länet. Samtidigt visar den här studien att det fortfarande finns stark utvecklingspotential i arbetet med att främja kombinationsresor. Inte minst finns organisationella och finansieringsrelaterade fallgropar som behöver hanteras för att kunna effektivisera arbetet och skapa större synergieffekter mellan trafikslagen. Ska hållbar mobilitet kunna uppnås i Stockholms län är det viktigt att aktörerna inte skyggar från dessa utmaningar.

Referenser

- Aldred, R. and Jungnickel, K. (2013). Matter in or out of place? Bicycle parking strategies and their effects on people, practices and places. *Social & Cultural Geography*, 14(6), s. 604-624.
- Alm, J., Thoresson, K., & Koglin, T. (2023). *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik*. K2 - nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-19755>
- Alvesson, M. & Sköldberg, K. (2008). *Tolkning och reflektion: vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. 2., uppl. Lund: Studentlitteratur
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), s.73-80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
- Björner, E. & Zetterberg, O. (2019). *Stockholm: Berättelsen om enhörningsfabriken*. Europeiska investeringsbanken. https://www.eib.org/attachments/country/city_transformed_stockholm_sv.pdf
- Cannon, R., Zhao, C., Winslott Hiselius, L. (2024). Barriers to better bicycle parking for promoting intermodal journeys: An inter-organisational collaboration perspective. *Transport Policy*, 145, s. 65-73,
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.10.007>.
- Dalen, M. (2015). Intervju som metod, andra upplagan, Malmö: Gleerups Utbildning
- Denscombe, M. (2017). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. (Larson, P., övers.) (4. uppl.) Lund: Studentlitteratur AB
- Dyrberg, T.B. (1997). *The Circular Structure of Power: Politics, Identity, Community*. London: Verso.
- Envall, P., & Nissan, A. (2013). *Parkering i storstad : Rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer*. Trafikverket.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-2173>
- Georgson, S. (2023). *Regionala samarbeten och samverkan inom kollektivtrafiken – en översikt : En kartläggning av samarbeten mellan Sveriges kollektivtrafikmyndigheter*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-19771>
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.

Habermas, J. (1984). *The Theory of Communicative Action Volume 1: Reason and the Rationalisation of Society*. Cambridge: Polity Press.

Healey, P. (2006). Transforming governance: Challenges of institutional adaptation and a new politics of space, *European Planning Studies*, 14(3), 299-320, DOI: 10.1080/09654310500420792

Healey, P. (2003). Collaborative planning in perspective. *Planning Theory*, 2(2), s.101-123. DOI:10.1177/14730952030022002

Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London: Macmillan.

Johansson, I. (2022). *Ta med cykeln på Tvärbanan – men inte än*. Mitt i Stockholm. 1 juli. <https://www.mitti.se/nyheter/ta-med-cykeln-pa-tvarbanan--men-inte-an-6.27.37485.d824df5b7a> [2020-05-20]

Kager, R., Bertolini, L. & Te Brömmelstroet, M. (2016). Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, s. 208-219, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>.

Kager, R. & Harms, L. (2017). Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards an Integrated Urban Mobility System. *International Transport Forum Discussion Papers*, 2017(23),. <https://doi.org/10.1787/ce404b2e-en>.

Koglin, T. & Pettersson, F. (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning - an Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, 9(10), s. 1–14.

Kosmidis, I. & Müller-Eie, D. (2024). The synergy of bicycles and public transport: a systematic literature review. *Transport Reviews*, 44(1), s. 34–68. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2222911>

Lobe, B., Morgan, D.L. & Hoffman, K. (2022). A Systematic Comparison of In-Person and Video-Based Online Interviewing. *International Journal of Qualitative Methods*, 21. <https://doi.org/10.1177/16094069221127068>

Lukes, S. (1974). *Power: A Radical View*. London: Macmillan.

Mburu L.W., Helbich, M. (2016). Environmental Risk Factors Influencing Bicycle Theft: A Spatial Analysis in London, UK. *PLoS One*, 11(9). DOI:10.1371/journal.pone.0163354.

Mcguirk, P. (2001). Situating Communicative Planning Theory: Context, Power, and Knowledge. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 33(2), s. 195–217. <https://doi.org/10.1068/a33355>

- Miner, P., Smith, B., Jani, A., McNeill, G. & Gathorne-Hardy A. (2024). Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment, *Journal of Transport Geography*, 115, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817>.
- Nuruzzaman, R., Negro, C.; Schneider, T., Koglin, T. & Alm, J. (2021). *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik: En litteraturöversikt*. (K2 WORKING PAPER; Vol. 2021, Nr. 15). K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- Paulsson, A., Isaksson, K., Sorensen, C. H., Hrelja, R., Rye, T., & Scholten, C. (2018). Collaboration in public transport planning - Why, how and what? *Research in Transportation Economics*, 69, s.377–385. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.06.013>
- Paulsson, A., Hylander, J. & Hrelja, R. (2016). What Culture does to Regional Governance: Collaboration and Negotiation in Public Transport Planning in Two Swedish Regions. *Transportation Research Procedia*, 19, s. 147-150. DOI:10.1016/j.trpro.2016.12.075.
- Pettersson, F., & Hrelja, R. (2020). How to create functioning collaboration in theory and in practice – practical experiences of collaboration when planning public transport systems. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(1), s. 1–13. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1517842>
- Region Stockholm (2024a). *Cykling*. <https://www.regionstockholm.se/regional-utveckling/infrastruktur-och-transport/cykling/> [2024-05-20]
- Region Stockholm (2023a). *Regionalt Trafikförsörjningsprogram*. <https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/framtidens-kollektivtrafik/regionalt-trafikforsorjningsprogram/> [2024-05-20]
- Region Stockholm (2023b). *Delårsrapport: Resandet med kollektivtrafiken under budgeterad nivå men trafikförvaltningen gör ändå plusresultat*. <https://www.regionstockholm.se/nyheter/2023/05/delarsrapport-resandet-med-kollektivtrafiken-under-budgeterad-niva-men-trafikforvaltningen-gor-anda-plusresultat/> [2024-05-20]
- Region Stockholm (2023c). *Regionalt Cykelbokslut 2023*. <https://www.regionstockholm.se/490073/contentassets/3fc9e5d017d54619ba04e07d01081c1f/regionalt-cykelbokslut-2023/>
- Region Stockholm (2023d). *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län*. <https://www.regionstockholm.se/4907bc/contentassets/6cf3ec75330947d2bf2556495b383ad7/vagledning-gomforande-av-regional-cykelplan/>

Region Stockholm (2022a). *Inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken 2021* [internt material]

Region Stockholm (2022b). *Cykel ombord på kollektivtrafiken - Kunskapssammanställning och inriktning för fortsatt arbete.* [internt material]

Region Stockholm (2020a). *Regional Cykelplan för Stockholms län.*

<https://www.regionstockholm.se/497bc4/siteassets/regional-utveckling/strategier-och-planer/regional-cykelplan-for-stockholms-lan.pdf> [2024-05-20]

Region Stockholm (2020b). *Resvaneundersökning 2019.*

https://www.regionstockholm.se/4925e8/contentassets/d6c4da12e11843c0ab8249c297dfd8fe/resvaneundersokning-2019.pdf?t_id=u3G4-VDMGAJcAiTEGi2mgQ%3D%3D&t_uid=Gn0ywxIS_eG_IrmT-Dx5A&t_q=resvaneunders%C3%B6kning&t_tags=siteid%3A2766ae9f-98d2-4448-bd88-fd267971b483%2Clanguage%3Asv%2Candquerymatch&t_hit.id=RegionStockholm_Web_Features_General_ContentTypes_Media_DocumentMedia%2F_32f2b186-24a2-4706-81e7-63d99a0ff7cb&t_hit.pos=1

Region Stockholm (u.å.a.). *Om den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län.*

<https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/om-kollektivtrafiken-i-stockholms-lan/> [2024-05-20]

Region Stockholm (u.å.b). *Regional utvecklingsplanering.*

<https://www.regionstockholm.se/regional-utveckling/regional-utvecklingsplanering/> [2024-05-20]

Statistiska Centralbyrån (2023). *Folkmängd och befolkningsförändringar - Kvartal 4, 2023.*

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/folkmangd-och-befolkningsforandringar---manad-kvartal-och-halvar/folkmangd-och-befolkningsforandringar---kvartal-4-2023/> [2024-05-20]

Stockholms Läns Museum (u.å.). *Kommunerna i Länet* [bild].

<https://stockholmslansmuseum.se/quiz/kan-du-alla-kommuner-i-lanet/> [2024-05-20]

Storstockholms Lokaltrafik (u.å.). *Cykel ombord.*

<https://sl.se/reseplanering/att-resa-med-sl/vad-du-far-ta-med-pa-resan/cykel> [2024-05-20]

Storsthlm (2022). *Sammanfattning från styrelse den 15 december 2022.*

<https://www.storsthlm.se/artiklar/storsthlm/2022/sammanfattning-fran-styrelse-den-15-december-2022.> [2024-05-20]

Svensk Kollektivtrafik (2023). *Kollektivtrafikbarometern: Årsrapport 2023.*

<https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2023.pdf>

Sveriges Kommuner & Regioner (2008). *Pendlare utan gränser? en studie om pendling och regionförstoring*.
<https://skr.se/download/18.7c1c4ddb17e3d28cf9b9aa80/1643096942815/7164-418-3.pdf> [2024-05-20]

Sveriges Miljömål (2024). *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*.
<https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/>
[2024-05-20]

Trafikverket (2021). *Cykel i samhällsplaneringen*.
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/> [2024-05-20]

Westlund, I. (2017) *Hermeneutik i Handbok i kvalitativ analys*, red. Fejes, A. & Thornberg, R.. 2a uppl.
Stockholm: Liber, 2017, s. 71-87

Bilagor

Bilaga 1 (Genomförda intervjuer)

| Typ av intervju | Intervjuperson | Benämning i text |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Videointervju | Cykelstrateg, Region Stockholm | Cykelstrategen på Region Stockholm |
| Videointervju | Trafikplanerare, Stockholms Stad | Trafikplaneraren på Stockholms stad |
| Videointervju | Tjänsteperson som arbetat med cykelfrågor, trafikförvaltningen inom Region Stockholm | Tjänstepersonen på trafikförvaltningen |
| Videointervju | <ul style="list-style-type: none">- Chef för trafikplanering, Täby kommun- Trafikplanerare, Täby kommun | Chef för trafikplanering på Täby kommun Trafikplaneraren på Täby kommun |
| Videointervju | Trafikplanerare, Huddinge kommun | Trafikplaneraren på Huddinge kommun |
| Videointervju | Strategisk planerare, Trafikverket | Strategiska planeraren på Trafikverket |

Bilaga 2 (Analyserade dokument)

| Titel på dokumentet | Avsändande organisation | Benämning i text |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|
| Regional cykelplan för Region Stockholm | Region Stockholm | Den regionala cykelplanen |
| Cykel ombord på kollektivtrafiken - kunskapssammanställning och inriktning för fortsatt arbete | Trafikförvaltningen, Region Stockholm | Trafikförvaltningens kunskapssammanställning |

Bilaga 3 (Intervjuguider)

Intervju med cykelstrateg på Region Stockholm (det regionala cykelkansliet)

Inledande frågor

- Kan du berätta lite om dig själv och din bakgrund?
- Hur länge har du arbetat som cykelstrateg på Region Stockholm och hur kom det sig att du började arbeta i den rollen?
- Hur har arbetet med den regionala cykelplanen fortsatt sedan den senaste revideringen år 2020 och vilka frågor upplever du som mest aktuella idag kopplat till kombinationsresor?

Regional cykelplan

- Har du möjlighet att beskriva lite kort hur revideringsprocessen som gjordes runt 2020 gick till? Vilka aktörer var inblandade?
 - Förändrades något särskilt kopplat till just kombinationsresor från tidigare strategier, och hur gick tankegångarna kring de förändringarna?
- Hur upplever du den regionala cykelplanen som den ser ut idag? Vad har den för styrkor och svagheter enligt dig?
- Om du fick bestämma helt fritt, finns det något du skulle vilja lägga till eller ändra i cykelplanen?

Konkreta åtgärder

- Vilka konkreta åtgärder skulle du säga är viktigast för att främja kombinationsresandet?
- I vägledningsdokumentet till den regionala cykelplanen står det att det är upp till varje kommun att säkerställa att tillräckligt antal cykelparkeringar vid olika målpunkter för kombinationsresor. Hur upplever du kommunernas arbete med att planera för cykelparkeringar?
 - Det står även att det finns möjlighet för kommunerna att söka medfinansiering för anläggande av cykelparkering” vid kollektivtrafikknutpunkter. I vilken utsträckning används detta? Hur upplever du ansökningsprocessen för medfinansiering?
 - En målsättning för området är “goda och tydliga anslutningar till kollektivtrafiknätet från regionala cykelstråk.” På vilket sätt skulle sådana anslutningar kunna se ut utifrån ditt perspektiv? Har ni jobbat vidare med den frågan sedan 2020?
- Möjligheten att ta med cykel ombord på tågen, hur viktig anser du att den frågan är? Varför/varför inte?

Samverkan

- Vilka har du har mest kontakt med i din yrkesroll kopplat till planering och genomförande av den regionala cykelplanen?

- Har ni regelbundna dialogmöten, uppföljningsmöten eller liknande kopplat till den regionala cykelplanen, och kanske även till kombinationsresor specifikt? Vilka deltar i dem?
- Har ni ytterligare dialog med kommuner kopplat till främjandet av kombinationsresor? Vilka frågor och utmaningar är det i så fall som brukar lyftas där, både från ert och kommunernas håll?
 - Skiljer det sig mycket mellan kommunernas engagemang och i så fall på vilket sätt?
- Hur upplever du ansvarsfördelningen mellan olika aktörer för att främja kombinationsresor?
- Vilka samverkansformer har ni med trafikförvaltningen, kopplat till kombinationsresor? Hur upplever du samarbetet med dem och finns det något du skulle vilja utveckla?
- Vilka samverkansformer har ni med Trafikverket, kopplat till kombinationsresor? Hur upplever du samarbetet med dem och finns det något du skulle vilja utveckla?
- Hur upplever du att lagstiftning från nationell nivå påverkar det arbete, fungerar den tillfredsställande eller skulle du vilja ändra på något om du fick fria tyglar?

Övrigt / Avslutning

- Hur ser intresset ut från politiken kopplat till att främja kombinationsresor? Vilken typ av frågor driver man i främsta hand?
- Om du fick ett medelstort budgettillskott avsett till att gå till arbete med just kombinationsresor, och du fick bestämma fritt, vad är det första du hade satsat pengarna på?
- Är det något ytterligare du vill tillägga som inte redan nämnts?

Intervju med Trafikplanerare på Stockholms stad

Inledande frågor

- Kan du berätta lite om dig själv och din bakgrund?
- Vilka frågor är mest aktuella i er verksamhet just nu?
- Hur jobbar ni på Stockholms stad med kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik? Har ni något särskilt projekt pågående just nu?
- Vilka möjligheter och utmaningar ser du i arbetet kopplat till kombinationsresor?
- Vilka konkreta åtgärder skulle du säga är viktigast för att främja kombinationsresandet?

Cykelparkeringar

- Enligt dig, vilka är de största nycklarna för framgång när man anlägger cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter?

På Stockholms stads hemsida står det att "När vi bygger [cykelparkeringar] koncentrerar vi oss främst på platser med stort behov, till exempel vid knutpunkter för kollektivtrafik.

- Hur kartlägger ni behoven och prioriterar mellan olika platser? Finns det några särskilda kriterier eller statistik ni använder i det arbetet?
- Söker ni medfinansiering från trafikförvaltningen, och i så fall hur ofta/till vilka platser?
 - Hur involverade är trafikförvaltningen i ert arbete med att planera cykelparkeringar vid kollektivtrafik knutpunkter?
- De stora cykelgaragen som byggts i Älvsjö och Odenplan, vad är din syn på hur de fungerar (om du har kännedom om dem)?
 - Finns det något ni kommer förändra ifall ni anlägger cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkter i framtiden?

I stadens cykelplan står det att “Det finns anledning för staden att identifiera och utreda ytterligare behov i samverkan med berörda fastighetsägare och andra berörda aktörer.”

- Är det något som gjorts och vad har man kommit fram till?
- Vilka behov ser du kopplat till detta?
- Hur upplever du privata fastighetsägares inställningar till cykelparkeringar idag? Är det stora skillnader mellan olika fastighetsägare?
- Vilka, om några, utökade samverkansmöjligheter ser du ett behov av?

Cykel ombord på kollektivtrafiken

I stadens cykelplan står det under punkten *samverkan* att “på regional nivå bör kombinationsresor främjas genom utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.”

- Vad tror du om vikten att tillåta cyklar ombord gentemot andra åtgärder, exempelvis utökade och förbättrade cykelparkeringar? Vad är viktigast att prioritera och varför?
- (Om intervjupersonen anser det vara viktigt) Vad ser du att utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken skulle kunna bidra med?
- Arbetar ni från stadens håll aktivt med Regionen och trafikförvaltningen med den frågan och i så fall på vilket sätt?

Frågor om samverkansarbete med regionen och andra aktörer

- Vilka samverkansformer har ni med trafikförvaltningen, särskilt kopplat till kombinationsresor? Hur upplever du dialogen/samarbetet med dem?
- Vilka samverkansformer har ni med Trafikverket? Hur upplever du dialogen/samarbetet med dem?
- Hur effektiv anser du att den regionala cykelplanen är i nuvarande form? Använder ni den i ert dagliga arbete, särskilt kopplat till kombinationsresor på något sätt? Är det något du skulle vilja ändra/utveckla i den?

Allmänt/ Avslutande frågor

- Om du fick ett medelstort budgettillskott avsett till att gå till arbete med just kombinationsresor, och du fick bestämma fritt, vad är det första du hade satsat pengarna på?

- Är det något ytterligare du vill tillägga som inte redan nämnts?

Intervju med chefen för trafikplanering samt trafikplanerare på Täby kommun

Inledande frågor

- Berätta gärna lite om era själv, era yrkesroller och vad ni jobbar med.
- Vilka projekt och insatser kopplat till ökad cykling och kombinationsresande är aktuella just nu hos på Täby kommun? Vad jobbar ni mest med just nu?
- Vilka är de främsta möjligheterna och utmaningarna ser ni kopplat till ambitionen att öka kombinationsresandet, både generellt och specifikt i Täby?
- Vilka konkreta åtgärder skulle ni säga är viktigast för att främja kombinationsresandet?

Cykelparkeringar

- Enligt er, vilka är de största nycklarna för framgång när man anlägger cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter?
- Söker ni medfinansiering från trafikförvaltningen för att anlägga cykelparkeringar och i så fall hur ofta/till vilka platser?
 - Om ja, hur upplever ni att systemet med medfinansiering fungerar?
- Är trafikförvaltningen involverade på något sätt i processen när ni planerar cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter? Om ja, på vilket sätt?
- Cykelgarage vid knutpunkter, är det något ni funderat över eller ser ett behov av? Vilka eventuella för- och nackdelar tror ni det hade kunnat medföra?
- Hur upplever ni att cykelparkeringarna vid Roslagsbanans stationer fungerar idag avseende standar och utbud? Är det något ni skulle vilja se utvecklas på den fronten?

Cykel ombord på kollektivtrafiken

- Hur viktig tror ni att möjligheten att ta med cykeln ombord på Roslagsbanan är för att öka kombinationsresandet? Varför/varför inte?
 - Vad tror ni det hade fått för möjliga effekter i form av förändrat resande?
 - Vilka möjligheter och hinder ser ni från Täbys håll när det kommer till att ta med cykel på Roslagsbanan?
 - Arbetar ni från Täbys håll aktivt med Regionen och trafikförvaltningen med den frågan på något sätt?
- Vad tror ni om vikten att tillåta cyklar ombord gentemot andra åtgärder, exempelvis utökade och förbättrade cykelparkeringar? Vad är viktigast att prioritera och varför?

- Tror ni att Roslagsbanans utbyggnad till City förändrar potentialen för kombinationsresor på något sätt för Täby? Varför eller varför inte?

Frågor om samverkansarbete med regionen och andra aktörer

- Vilka samverkansformer har ni med regionala cykelkansliet och trafikförvaltningen? Hur upplever du samarbetet med dem och finns det något du skulle vilja utveckla?
 - Hur upplever ni de samverkansträffar som finns och som arrangeras av det regionala cykelkansliet?
 - Vilka typer av frågor behandlas främst där, och vad brukar ni i Täby lyfta?
- Vilka samverkansformer har ni med Trafikverket? Hur upplever du dialogen/samarbetet med dem?
- Hur effektiv anser du att den regionala cykelplanen är i nuvarande form? Använder ni den i ert dagliga arbete, särskilt kopplat till kombinationsresor på något sätt? Är det något du skulle vilja ändra/utveckla i den?
- Hur upplever ni det politiska intresset för kombinationsresor ut i Täby? Är det något era kommunpolitiker lyfter och vad är det då de trycker på?
- Hur ser samverkansarbetet ut med närliggande kommuner, som exempelvis Danderyd och Vallentuna?

Allmänt/ Avslutande frågor

- Vilka är, utifrån ditt perspektiv, de största utmaningarna kring att främja kombinationsresorna i Stockholmsregionen?
- Om ni fick ett budgettillskott på en medelstor summa avsedd till att gå till arbete med just kombinationsresor, och ni fick bestämma fritt, vad är det första ni hade satsat pengarna på?
- Är det något ytterligare ni vill tillägga som inte redan nämnts?

Intervju med tjänsteperson på trafikförvaltningen

Inledande frågor

- Berätta gärna lite om dig själv och din yrkesroll
- Vilka projekt och insatser kopplat till cykel är aktuella just nu hos på trafikförvaltningen? Vad jobbar ni med just nu och hur många är ni som arbetar med frågan hos er?
- Vilka möjligheter och utmaningar ser du kopplat till att främja kombinationsresor?
- Vilka konkreta åtgärder skulle du säga är viktigast för att främja kombinationsresandet?
- Hur ser du på cykelns och kollektivtrafikens möjligheter att komplementera varandra?

Cykelparkeringar

- De stora cykelgaragen som byggts i Älvsjö och Odenplan, hur upplever du att de fungerar?
 - Finns det något ni kommer förändra ifall ni anlägger cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkter i framtiden?
- Enligt dig, vilka är de största nycklarna för framgång när man anlägger cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter?
- Trafikförvaltningens medfinansiering för anläggning av cykelparkering vid kollektivtrafikstationer, hur välanvänd är den? Vilka kommuner är det som främst söker pengar och är det stor skillnad mellan olika kommuner?
- Jag vet att ni tidigare gjort en inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafikstationer som identifierat styrkor och brister vid olika punkter. Vilken dialog har ni med kommuner eller fastighetsägare angående att utöka cykelparkeringar på stationer där brister identifierats?

Cykel ombord på kollektivtrafiken

- Vilka är de främsta möjligheter och risker du ser med att tillåta cykel ombord på kollektivtrafiken?
- Hur upplever du trafikoperatörernas inställningar till cykel ombord på kollektivtrafik, ur ett generellt perspektiv
- Om jag förstår rätt ska försöket med cyklar ombord på tvärbanan göras permanent. Berätta gärna hur processen har varit och hur ni har landat i det beslutet.
 - Hur har ni arbetat vidare med riskerna som påtalats i kunskapssammanställningen, exempelvis oro från personal och risken att behöva neka cykelresenärer på grund av trängsel?
- Den nya EU-lagstiftningen kring att tillåta cykel ombord på tåg, hur påverkar den ert arbete kring kombinationsresor? Vilket arbete gör ni just nu för att anpassa er för den?

Frågor om samverkansarbete med regionen och andra aktörer

- Vilka är era främsta dialog- eller samverkanspartners i arbetet med kombinationsresor? Vilka forum sker detta med?
- Hur upplever du det politiska intresset för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik (från regionpolitiker)? Hur upplever du i så fall de kraven/förväntningarna, ifall det finns sådana?
- Hur upplever du att trafikförvaltningens styrdokument och riktlinjer, exempelvis trafikförsörjningsprogrammet fungerar kopplat till ambitionen att öka antalet kombinationsresor?
 - Är det något du skulle vilja lägga till eller förändra?
- Använder du dig av den regionala cykelplanen i någon form i trafikförvaltningens arbete med kombinationsresor? Är det något du skulle vilja ändra/utveckla i den?

Allmänt/ Avslutande frågor

- Om du fick ett budgettillskott på en medelstor summa avsedd till att gå till arbete med just kombinationsresor och du fick bestämma fritt, vad är det första du hade satsat pengarna på?
- Är det något ytterligare du vill tillägga som inte redan nämnts?

Intervju med trafikplanerare på Huddinge kommun

Inledande/allmänna frågor

- Berätta gärna lite om dig själv och din yrkesroll.
- Vilka projekt och insatser kopplat till ökad cykling och kombinationsresande är aktuella just nu hos på Huddinge kommun? Vad jobbar ni mest med just nu?
- Vilka är de främsta möjligheterna och utmaningarna du ser kopplat till ambitionen att öka kombinationsresandet, både generellt och specifikt i Huddinge?
- Vilken roll tror du kombinationsresor kan spela för att öka andelen hållbara resor i kommunen?
- Vilka konkreta åtgärder skulle du säga är viktigast för att främja kombinationsresandet?

Cykelparkeringar

- Enligt dig, vilka är de största nycklarna för framgång när man anlägger cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter?
- Söker ni medfinansiering från trafikförvaltningen för att anlägga cykelparkeringar och i så fall hur ofta/till vilka platser?
 - Hur upplever du att systemet med medfinansiering fungerar?
 - Är trafikförvaltningen involverade på något sätt i processen när ni planerar cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter? Om ja, på vilket sätt?
- Bike&Ride-konceptet som det står om i kommunens cykelplan, berätta gärna lite mer om det. Vilken typ av service ser du skulle kunna etableras vid cykelparkeringarna vid kollektivtrafikstationerna?
 - Är konceptet något ni har jobbat vidare med och praktiskt implementerat på något sätt? Hur har processen sett ut för att ta fram och anlägga de cykelboxar ni har? Hur växte idén fram?
- Är det, ur ditt perspektiv, någon skillnad i hur man kan arbeta med cykelparkeringar vid pendeltåg och tunnelbanan? Finns det olika behov och förutsättningar eller bör man arbeta på samma sätt?

Cykel ombord på kollektivtrafiken

- Hur viktig tror du att möjligheten att ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken är för att öka kombinationsresandet? Varför/varför inte?
 - Vad tror du om vikten att tillåta cyklar ombord gentemot andra åtgärder, exempelvis utökade och förbättrade cykelparkeringar? Vad är viktigast att prioritera och varför?
- Hur upplever du att möjligheten att ta med cykeln ombord på pendeltåget fungerar idag? Är det något du hade velat förändra i upplägget som finns?
- Hur ser du på att det inte är tillåtet att ta med cykeln på tunnelbanan idag? Hur tror du förutsättningarna för kombinationsresor hade förändrats om det blev tillåtet att ta med cykel ombord?
- Arbetar ni från Huddinge håll aktivt med Regionen och trafikförvaltningen med den frågan på något sätt?

Frågor om samverkansarbete med regionen och andra aktörer

- Vilka samverkansformer har ni med regionala cykelkansliet och trafikförvaltningen? Hur upplever du samarbetet med dem och finns det något du skulle vilja utveckla?
- Vilka samverkansformer har ni med Trafikverket? Hur upplever du dialogen/samarbetet med dem?
- Hur effektiv anser du att den regionala cykelplanen är i nuvarande form? Använder ni den i ert dagliga arbete, särskilt kopplat till kombinationsresor på något sätt? Är det något du skulle vilja ändra/utveckla i den?

Övrigt/ Avslutande frågor

- Om du fick ett budgettillskott på en medelstor summa avsedd till att gå till arbete med just kombinationsresor, och ni fick bestämma fritt, vad är det första ni hade satsat pengarna på?
- Är det något ytterligare du vill tillägga som inte redan nämnts?

Intervju med strategisk planerare på Trafikverket

- Berätta gärna lite om dig själv och din bakgrund
- Vilken roll tror du Trafikverket kan spela för att öka kombinationsresandet?
- Vilka projekt och insatser kopplat till ökad cykling generellt, och kombinationsresande specifikt är aktuella just nu på Trafikverket?

Regional cykelplan

- Vilken roll spelar den regionala cykelplanen för ditt arbete? Hur använder du och Trafikverket den konkret när ni planerar för infrastrukturåtgärder?
- Berätta gärna lite vad Trafikverket hade för roll i att ta fram den regionala cykelplanen.

- Hur upplever du resultatet i den regionala cykelplanen? Om du fick bestämma helt fritt, finns det något du skulle vilja lägga till eller ändra i cykelplanen?
- Vad tror du är viktigast för att gå från ord till handling och göra cykelplanen till verklighet?
- En målsättning för området i planen är “goda och tydliga anslutningar till kollektivtrafiknätet från regionala cykelstråk.” Är det något ni tar hänsyn till när ni planerar cykelvägar längs statliga vägar? På vilket sätt?

Kombinationsresor

- Vilka är de främsta vinsterna med ökat kombinationsresande anser du?
- Hur viktigt tror du att utökade möjligheter att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken hade varit för att öka kombinationsresandet? Varför/varför inte?

Samverkan

- Vilka är dina främsta samverkanspartners i den här frågan?
- Vilka samverkansformer har ni med regionala cykelkansliet och trafikförvaltningen? Hur upplever du samarbetet med dem och finns det något du skulle vilja utveckla?
 - Vad har Trafikverket för roll på de regionala cykelkansliets samverkansmöten? Vilka frågor brukar ni lyfta eller få svara på?
- Hur upplever du systemet med medfinansiering för utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter? Är det något du skulle vilja förändra eller utveckla med finansieringssystemet?
- I din roll på Trafikverket, hur upplever du att kommuner ser på och arbetar med åtgärder kopplat till kombinationsresor? Är det en fråga som lyfts ofta?
 - Skiljer det sig mycket mellan kommunernas engagemang och i så fall på vilket sätt?
- Hur upplever du ansvarsfördelningen mellan olika aktörer för att främja kombinationsresor? Är den tydlig och fungerar på ett tillfredsställande sätt, utifrån din erfarenhet?

Specifika frågor om andra aktörer

- Hur är dialogen med Trafikförvaltningen kopplat till kombinationsresor? Hur upplever du deras ambitioner och arbete med att främja just
- Hur upplever du att lagstiftning från nationell nivå påverkar ditt arbete, fungerar den tillfredsställande eller skulle du vilja ändra på något om du fick fria tyglar?

Avslutning

- Om du fick en summa pengar avsedd till att gå till arbete med just kombinationsresor och du fick bestämma fritt, vad är det första du hade satsat pengarna på?
- Är det något ytterligare du vill tillägga som inte redan nämnts?

Examensarbete inom kandidatprogrammet för samhällsplanering
Samhällsvetenskapliga fakulteten
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi



LUNDS
UNIVERSITET