



LUND UNIVERSITY

Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället

En dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument

Mattisson, Ola; Stjernborg, Vanessa

2016

Document Version:

Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Mattisson, O., & Stjernborg, V. (2016). *Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället: En dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument*. (K2 Working Papers; Vol. 2016, Nr. 13). K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Total number of authors:

2

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



K2 WORKING PAPER 2016:13

Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället

En dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument

VANESSA STJERNBORG

OLA MATTISSON



Datum: 2016-05-31

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Inledning.....	7
1.1. Rapportens syfte	8
1.2. Rapportens disposition.....	8
2. Metod.....	9
2.1. Val av ansats.....	9
2.2. Tillvägagångssätt.....	9
2.2.1. Innehållsanalys.....	10
2.3. Avgränsningar.....	11
3. Kollektivtrafikens roll i samhället.....	12
3.1. Landsting/regioner i storstadsområdena	12
3.2. Övriga landsting/regioner	13
3.3. Storstäder	15
3.4. Större städer	17
3.5. Förortskommuner till storstäder	19
3.6. Förortskommuner till större städer.....	20
3.7. Pendlingskommuner.....	21
4. Kollektivtrafikens roll i samhället – skillnader över tid.....	22
5. Slutsatser	25
6. Referenser.....	27
Bilaga 1: Analyserade styrdokument.....	29
Bilaga 2: Uppställda mål för kollektivtrafiken i analyserade styrdokument.....	33

Förord

Denna dokumentstudie har utförts inom ramen för forskningsprojektet *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling* som är finansierat av K2. Syftet med projektet i sin helhet är att undersöka hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling förstås och utvärderas. Denna rapport är en första delstudie i detta projekt och är en empirisk inventering av vilken roll och vilka värden som politiska beslutsfattare på regional- och kommunal nivå tillmäter kollektivtrafiken och vad kollektivtrafiken förväntas bidra med på en lokal samhällsnivå. Till grund ligger styrdokument från 15 landsting och 27 kommuner i Sverige.

Rapporten har författats av Vanessa Stjernborg som är forskare vid K2 och Malmö högskola samt av Ola Mattisson som är forskare vid K2 och Lunds universitet. För innehållet i rapporten svarar författarna.

Lund, maj 2016

Désirée Nilsson

Projektledare för forskningsprojektet "Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling"

Sammanfattning

Empiriska inventeringar över kollektivtrafikens roll i den regionala- och kommunala praktiken är ovanliga eller så vitt vi känner till obefintliga. Med denna rapport vill vi ge en överblick och beskrivning av vilken roll och vilka värden som beslutsfattare i regioner och kommuner tillmäter kollektivtrafiken i Sverige och vad denna förväntas att bidra med på den lokala samhällsnivån. Ambitionen är också att studera detta över tid.

Styrdokument i form av budgetar, landstingsplaner, handlingsplaner, visioner mm. (dvs. de främsta styrdokumenterna i regionerna/kommunerna) har insamlats från 15 landsting/regioner och 27 kommuner. Kommunerna har valts ut slumpmässigt och är indelade i fem kommungrupper enligt SKLs kommungruppsindelning 2011; storstäder, större städer, förortskommuner till storstäder, förortskommuner till större städer och pendlingskommuner. Material har insamlats från tre perioder och dokumenten som analyserats kommer främst från år 2008, 2011 och 2015. Materialet har delats upp i analysenheter och analyserades sedan med innehållsanalysen som analytisk metod.

Kollektivtrafiken beskrivs till stor del som ett medel för att nå andra samhällsmål och ses i mångt om mycket som ett redskap för att nå attraktivitet och regional utveckling. Stort fokus ligger vid kollektivtrafikens betydelse för den ekonomiska och ekologiska hållbarheten. I den mån kollektivtrafiken nämns, så beskrivs den enbart utifrån positiva ordalag och vissa organisationer beskriver den som vital för hela regionens/kommunens existens, medan andra inte nämner den alls. Det finns således stora skillnader i den mån man behandlar kollektivtrafiken i de analyserade dokumenten.

Kollektivtrafiken beskrivs som nämnts i stor utsträckning som viktig för ekonomisk tillväxt dvs. viktig för arbetsmarknad och näringsliv. Den beskrivs också som miljörätt och miljövänlig och som ett gott alternativ till bilen. Likväl värderas tillgänglighet i många av fallen högt och även tillgängligheten för äldre och funktionshindrade. Kollektivtrafiken framställs som något som det bör satsas på och som ligger rätt i tiden, i synnerhet den spårbundna kollektivtrafiken. Likväl betonas det många gånger att samverkan med andra aktörer är viktig och att samorganisering mellan olika trafikslag är angeläget.

Det finns dock, som nämnts, stora variationer i materialet vad gäller i vilken mån kollektivtrafiken behandlas i dokumenten (både när det gäller regioner och kommuner). I vissa organisationer behandlas den ytterst lite eller till och med inte alls medan den i andra får sidor med utrymme. Detta kan ses som problematiskt, speciellt då fokus länge har legat vid att få fler att resa kollektivt. Som kan illustreras med det nationella fördubblingsmål vi har, där antalet kollektiva resor ska ha fördubblats år 2020 i förhållande till mättillfället. Det borde därmed vara angeläget att en samhällsfunktion som beskrivs som livsnödvändig för vissa, genomgående lyfts i dessa dokument och tilldelas samma prioritet av de regionala- och kommunala beslutsfattarna som andra viktiga samhällsfunktioner. Då vi starkt menar att detta ger avspeglningar i lokalsamhället överlag och kan ha inflytande på hur prioriteringar och avvägningar i samhället i allmänhet görs.

Summary

Empirical inventories of the role of public transport in a regional- and communal practice are rare or, as far as we know, absent. Through this report, we want to offer an overview of what role and what values policymakers in regions and municipalities ascribe public transport in Sweden and what it is expected to contribute to in the local society. The ambition is also to study this over time.

The documents analyzed for this study are the main leading policy documents from regions and municipalities in Sweden. Every region and municipality in Sweden has a political government of its own which, every year, presents goals and ambitions for the region or the municipality in a general policy document. These documents are not explicitly focused on public transport but deal with societal issues overall. The documents have been collected from 15 regions totally and from 27 municipalities. The municipalities have been chosen randomly and are divided into five groups, foremost based on size. Material has been collected from three terms and analyzed documents are foremost from year 2008, 2011 and 2015. The selected analytical method is content analysis.

Public transport is in the documents analyzed mostly described from a perspective of economical accumulation e.g. for the labor market and industrial life. It is also described as 'environmentally correct' and environmentally friendly and as a good alternative to the car. Accessibility is also highly valued as well as the accessibility for older people and people with functional limitations. Public transport is overall described in positive terms and some organizations describe it as vital for the existence of the region/municipality. Public transport is depicted as something worth investing in, not least the rail bound public transport. Coordination with other actors is considered to be important, as well as the organization between different modes of transport.

Public transport is largely described as a tool to reach other ambitions in society and as a tool for attractiveness and regional development. Much focus is on the meaning of public transport for economic and ecological sustainability.

There are large variations in the material in the way in which public transport is treated (both in regions and in municipalities). Some organizations give it a large space in the documents while others only have a sentence or two, while some have nothing. This can be viewed as problematic, especially since the focus in Sweden for a long time has been to get more people into public transport. Also illustrated by the national duplication goal, where the number of trips by public transport should be doubled by the year 2020. As such, it should be a given that a function in society that by some is described as essential, is visible in this kind of document overall. And that regional- and communal political decision makers give them the same priorities as other important functions in society. We argue that this will give reflections in local society overall and can have an influence on how priorities and considerations in society in general are made.

1. Inledning

Denna rapport ämnar ge en beskrivning av vilken roll och vilka värden som politiska beslutsfattare på en regional- och kommunal nivå tillmäter kollektivtrafiken och vad kollektivtrafiken förväntas bidra med på en lokal samhällsnivå. Systemet i Sverige bygger på att det finns landsting och kommuner vars uppgift är att känna till lokala behov och möjligheter, och agera utifrån dessa för medborgarnas bästa. Då offentlig service bör utföras nära medborgarna, har det också ansetts viktigt att även besluten fattas där (SOU, 2015:24). Därför är ambitionen i denna rapport att fånga värden och förväntningar på kollektivtrafiken ute i lokalsamhället genom att studera övergripande styrdokument från landsting/regioner och kommuner i Sverige.

Kollektivtrafiken regleras genom lagen om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012 (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik). Lagen innebär kortfattat att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet och med denna lag försvann de tidigare trafikhuvudmännen. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för den regionala kollektivtrafiken, vilket innebär ansvar dels för kollektivtrafiken inom länet, såväl som för den länsöverskridande kollektivtrafiken. Målen för kollektivtrafiken ska fastställas i trafikförsörjningsprogrammen som upprättas efter samråd med kommuner, myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer m fl. (för studier som berör trafikförsörjningsprogrammen se bl. a. Leufstadius 2015; Eklund & Enberg 2014; Leufstadius 2012).

Behoven av kollektivtrafik definieras även i ett antal övergripande planeringsdokument däribland de regionala utvecklingsplanerna, kommunala översiktsplaner, budgetdokument mm. Vi har i denna rapport valt att lägga fokus vid de senare nämnda dokumenten, dvs. budgetdokument och motsvarande styrdokument (varierar något framförallt i kommunerna), och som är landstingens/regionernas och kommunernas främsta styrdokument. Även om stora delar av de offentliga verksamheterna är reglerade vad gäller utbud och genomförande har lokala beslutsfattare ett handlingsutrymme att välja ambitionsnivå och inriktning på de aktiviteter som ska bedrivas, däribland kollektivtrafiken.

Vidare är kollektivtrafiken idag till stor del skattefinansierad, där biljettintäkterna från resenärerna i genomsnitt täcker cirka hälften av den totala kostnaden (Nilsson, 2011). Alltså sker en stor del av finansieringen lokalt genom beskattningsrätten, vilket innebär att landstingen/regionerna och kommunerna kan ha möjligheten att göra avvägningar mellan ambitionsnivåer och vad det ska få kosta. Utifrån kommunallagens krav på god ekonomisk hushållning (Kommunallag 1991:900) har landsting/regioner och kommuner uppdraget att prioritera och balansera mellan olika behov inom ramen för de tillgängliga resurserna.

Vad landsting/regioner och kommuner gör och hur de gör det har också förändrats över tid i takt med att samhället förändrats. Organisationerna behöver ständigt anpassa och justera sitt utbud efter de förändringar som sker och efter de behov som är mest angelägna. Erfarenheterna visar att det är centralt att det finns en samlad vision och uppfattning om hur olika verksamheter ska utvecklas och fungera, enskilt och i samspel med andra. Det handlar om att skapa ett gott liv för medborgarna. För en enskild verksamhet borde det därför vara viktigt med vilka uppdrag som finns och vilka direktiv som finns om vad som ska åstadkommas. En framgångsrik verksamhet bör inte definieras utifrån egna premisser, utan det handlar snarare om hur den passar ihop med generella ambitioner och med övriga aktiviteter. Medborgarnas behov är komplexa och beroende av olika försörjningar vilket många gånger förutsätter koordination och samordning. Samtidigt har varje verksamhet sin inneboende logik och sina professionella värderingar.

Kollektivtrafiken utgör en försörjning som många gånger kan anses ha en central funktion i ett samhälle. Kollektivtrafiken uppfattas ofta som en förutsättning för boende och arbete och ligger därmed nära medborgarnas vardag. Dessutom är kollektivtrafik intimt förknippat med andra kommunala verksamheter vad gäller arbete, utbildning och fritid (Andersson m. fl., 2012).

Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet för alla till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Den bidrar därmed till regional utveckling och tillväxt. I större städer bidrar den till att minska miljöproblem och trängsel samt till att öka rörligheten för barn och äldre. Genom att de som åker kollektivt rör sig mer till fots förbättras också deras hälsa. En bra kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämställt transportsystem (SOU 2003:20).

I propositionen för de transportpolitiska målen (prop. 2008/09:93) beskrivs ett effektivt transportsystem som ”en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling” (s. 63). Kollektivtrafiken anses också vara strukturbildande (Bjerkemo, 2011). Kollektivtrafiken bör tillika enligt SOU (2003) ses som ett strategiskt medel för att kunna uppnå transportpolitiska mål, men även för att uppnå andra viktiga samhällsmål inom områden som exempelvis sysselsättning, utbildning, miljö, energi mm. Likväl bör kollektivtrafiken enligt planeringshandboken Kol-Trast ses som ett instrument för en attraktiv stad och för en regional utveckling, för att skapa en ökad livskvalité och för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem (Andersson m. fl., 2012). I *Vision för Sverige 2025* förespråkar Boverket utvecklandet av flerkärnighet både i kommuner och i regioner, liksom utvecklandet av urbana stations samhällen, där dessa sammanknyts främst genom spårbunden kollektivtrafik (Boverket, 2012; Boverket, 2016). Detta innebär följaktligen att det tycks finnas kopplingar mellan kollektivtrafiken och övergripande ambitioner i samhället, vilket i sin tur innebär att kollektivtrafiken utifrån denna aspekt torde vara ett centralt område för regionala och kommunala beslut och prioriteringar.

Frågan är dock vilka förväntningar som finns på kollektivtrafiken och vilken roll den har att fylla på den lokala samhällsnivån? Vad är det för mål och prioriteringar som är styrande vid utformning av kollektivtrafik i Sverige? Det finns många som tar upp fördelar och nyttor med kollektivtrafik utifrån olika perspektiv såsom miljö (ex. UN Habitat, 2011; Evanth, Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2008), minskad trängsel och ökad framkomlighet (ex. Andersson m. fl., 2012), folkhälsa (ex. Clark, Wennberg & Indebetou, 2012) eller tillväxt (Fjertorp, Mattisson & Thomasson, 2013). Det är däremot ovanligare med empiriska inventeringar av hur det ser ut i den regionala- och kommunala praktiken.

1.1. Rapportens syfte

Syftet med denna rapport är således att beskriva vilken roll och vilka värden som regionala- och kommunala politiska beslutsfattare tillmäter kollektivtrafiken, och vad denna förväntas bidra med på den lokala samhällsnivån.

Utifrån studerade dokument läggs ett särskilt fokus vid:

- Vilka värden ska kollektivtrafiken bidra med?
- Vilka egenskaper tillskrivs kollektivtrafiken?
- Vilka mål finns uppställda för kollektivtrafiken?
- Har detta förändrats över tid?

1.2. Rapportens disposition

Rapporten är utformad enligt följande. I kapitel två redogörs för studiens metod. I kapitel tre presenteras studiens empiriska resultat kring kollektivtrafikens roll i lokalsamhället idag medan kapitel fyra innehåller en reflektion kring hur kollektivtrafikens roll har utvecklats över tid. Avslutningsvis presenteras studiens slutsatser i kapitel fem.

2. Metod

2.1. Val av ansats

Studien är en empiriskt grundad studie. Då det råder stora variationer i storlek och förutsättningar inom olika landsting/regioner och kommuner krävs det observationer från ett större antal organisationer för att få bredd i materialet. Detta kan göras på flera sätt genom till exempel intervjuer eller någon form av enkät men är då mycket resurskrävande. Denna grundläggande studie baseras därför istället på data från befintliga dokument från ett större antal landsting/regioner och kommuner.

För att fånga lokala beslutsfattares syn på kollektivtrafiken och vad den ska bidra med i samhället har vi valt att samla data från de styrdokument som majoriteten tagit fram och som ska vara vägledande för hela mandatperioden. Här beskrivs vad som ska åstadkommas i stort och hur olika försörjningar ska bidra till utvecklingen. Utifrån denna beskrivning fokuserar vi då på den del av texten som behandlar kollektivtrafiken och vad den enligt dessa dokument ska bidra med. Därmed har vi erhållit beskrivningar av förväntningar på kollektivtrafiken från ett stort antal landsting/regioner och kommuner i Sverige.

2.2. Tillvägagångssätt

Det empiriska material som ligger som grund för studien är styrdokument framtagna av majoriteten i landsting/regioner och kommuner i Sverige. Studien sträcker sig över tid och därför insamlades material från tre perioder, vilket resulterade i över 140 insamlade dokument totalt. Dokument från ett år i varje mandatperiod studerades djupare, i de flesta fall från 2008, 2011 och 2015. I vissa fall var det dock svårt att få fram material från dessa exakta årtal och då har dokument från första tillgängliga närliggande årtal istället studerats.

Ambitionen var att samla in styrdokument från Sveriges samtliga 21 landsting och regioner för att få en heltäckande bild och kontakten skedde framförallt genom epost. I de fall där ingen respons inkom inom tre veckor skickades en påminnelse ut. Detta resulterade i att vi fick in relevant material från 15 landsting/regioner totalt och som ligger till grund för analyserna.

Då det finns avsevärt många fler kommuner i landet (290 stycken) bestämdes att ett slumpmässigt urval fick ligga till grund för urvalet av de kommuner som skulle inkluderas i studien, då det inte funnits utrymme till att studera dokument från samtliga kommuner i landet. Ambitionen var att nå en spridning vad gäller kommuntyp och geografiskt läge. Till grund för uppdelningen av olika kommungrupper ligger kommungruppsindelningen från 2011 från Sveriges kommuner och landsting (SKL, 2011).

Totalt finns tio grupper i SKLs indelning, vi har dock valt att fokusera på de fem första grupperna då dessa passade syftet med studien bäst, dvs. storstäder; förortskommuner till storstäder; större städer; förortskommuner till större städer och slutligen pendlingskommuner (se SKL, 2011:5-6). Av totalt 290 kommuner valdes cirka en tiondel ut för att ingå i studien, då uppdelade på sex kommuner per kommungrupp (förutom i fallet storstäder). Avsikten var också att få en geografisk spridning i varje kommungrupp och därför användes en karta till hjälp. Kommunerna plottades slumpmässigt ut baserat på kommungrupp och geografisk spridning, totalt valdes 27 kommuner ut. För en översikt över vilka landsting/regioner och kommuner som ingick i studien se tabell 1.

Tabell 1. Landsting/regioner och kommuner som inkluderats i studien.

Landsting/Regioner	
Landsting/regioner i storstadsområdena	Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen, Region Skåne
Övriga Landsting/regioner	Landstinget i Dalarna, Region Gotland, Region Halland, Region Jämtland Härjedalen, Landstinget i Jönköpings län, Landstinget i Kalmar län, Landstinget Sörmland, Landstinget i Uppsala län, Region Västerbotten, Landstinget Västmanland, Landstinget i Västernorrland, Örebro läns landsting, Landstinget i Östergötland
Kommungruppsindelning enligt SKL (2011:5)	
Storstäder (invånarantal över 200 000)	Stockholm, Göteborg, Malmö
Större städer (inv. antal på 50 000 – 200 000 och en tätortsgrad på över 70 procent)	Gävle, Karlskrona, Karlstad, Norrköping, Skövde, Sundsvall
Förortskommuner tillorstäder (mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan kommun med någon avorstäderna som vanligaste utpendlingsmål)	Kungsbacka, Lerum, Sollentuna, Solna, Staffanstorps, Vellinge
Förortskommuner till större städer (mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan kommun där vanligaste utpendlingsmål är betecknat som större stad)	Eslöv, Höör, Kil, Mörbylånga, Timrå, Trosa
Pendlingskommuner (mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan kommun)	Alingsås, Alvesta, Bjurholm, Bromölla, Degerfors, Höganäs

När det gäller de dokument som ligger till grund för studien (se bilaga 1), finns dessa i de flesta av fallen digitalt, men i två av fallen fick vi relevanta dokument i pappersform. Även hemsidorna för respektive region/landsting och kommun har utgjort en viktig källa för insamling av relevant material och för att skapa sig en bild över vilket/vilka dokument som utgör deras främsta övergripande styrdokument, då det inte finns någon samlad och allmängiltig utformning för dessa. När samtliga dokument var insamlade påbörjades det analytiska arbetet.

2.2.1. Innehållsanalys

Innehållsanalysen är en empiriskt grundad metod och explorativ i sitt utförande (Krippendorff, 2004). Metoden kan användas både från ett induktivt eller deduktivt angreppssätt beroende på vad som ämnas studeras (Elo & Kyngäs, 2008). Innehållsanalysen kan både vara av kvalitativ och kvantitativ karaktär, i detta fall är enbart en kvalitativ innehållsanalys utförd. Inriktningen anses i regel ha sina rötter i en empiristisk vetenskapssyn. Många gånger söks det manifesta i olika typer av texter, dvs. det klart uttalade, men latent inslag kan förekomma där tolkningar av textens innebörd också görs (Boréus & Bergström, 2005). Innehållsanalysen har en del beröringspunkter med grounded theory, de syftar båda till att identifiera teman och mönster och innefattar en noggrann kodning, även om det också finns en del skillnader dem emellan. Inte minst när det gäller varför man använt den specifika metoden, men

också i analysprocessen och utfallet av forskningen (Young Cho & Lee, 2014). Avsikten med denna studie är inte att skapa någon form av teori, utan snarare att skapa en systematisk översikt av hur kollektivtrafiken beskrivs i studerade dokument.

Analysprocessen har utförts stegvis. För att det skulle bli hanterbara analysenheter inleddes processen med att med hjälp av sökord leta upp relevant text i dokumenten. Relevant text innebär i detta fall text som på något sätt handlar om kollektivtrafik. Detta var nödvändigt att göra, då det är ett stort antal dokument som har insamlats (se bilaga 1) och som berör regionala- och kommunala frågor överlag och inte kollektivtrafik specifikt, en del dokument var massiva och uppemot flera hundra sidor medan andra enbart var på ett par sidor. En rad sökord användes för att i den mån det går undvika att missa någon relevant text. Sökorden var: kollektivtrafik, kommunikationer, buss, järnväg, spårbunden, spårvagn, transport, trafik, pendling, rörlighet och mobilitet.

När relevant text spårats klipptes denna ut och infogades i ett separat dokument. Ett flertal dokument skapades för att bryta ner texten till ett hanterbart omfång för analys. För landstingen/regionerna skapades tre dokument innehållandes text från storstadsregionerna (ett för varje studerat år), samt tre dokument innehållandes text från övriga landsting/regioner (även här ett för varje studerat år). För kommunerna skapades gemensamma dokument per kommungrupp. Eftersom det inte var lika stora textmassor i detta fall, utformades ett dokument med text från nuvarande mandatperiod och ett sammanslaget dokument med text från två föregående perioder.

Hädanefter följdes den uppdelning som gjorts i analysen (landsting/regioner uppdelade i dels i två grupper och dels efter årtal, kommunerna dels indelade i fem grupper och dels efter årtal) och texterna behandlades utefter denna uppdelning som egna analysenheter. Genomläsning skedde per analysenhet för att få en känsla för helheten och därefter kodades texten efter uppställda teman, vilka utlästes efter genomläsning, för att därefter sammanställas och presenteras i denna rapport.

2.3. Avgränsningar

Då syftet med studien är att beskriva kollektivtrafikens roll utifrån den samhällsliga kontext som den befinner sig i, och skapa en förståelse för vilka mål och prioriteringar som kollektivtrafiken berörs av ute i kommuner och regioner i Sverige på en övergripande nivå (region/kommunfullmäktige) har enbart landstings/regioners och kommuners främsta styrdokument studerats. Det innebär att de andra dokument som finns, som exempelvis trafikförsörjningsprogram, regionala utvecklingsprogram och översiktsplaner och som är mer specifikt inriktade mot infrastruktur och kollektivtrafik har exkluderats ur denna studie.

3. Kollektivtrafikens roll i samhället

Nedan presenteras de resultat som innehållsanalysen av berörda dokument gav. Resultaten redovisas först från landsting/regioner i storstadsområdena och sedan från övriga landsting/regioner. Därefter presenteras resultaten från de fem kommungrupperna utefter följande ordning: storstäder, större städer, förortskommuner till storstäder, förortskommuner till större städer och slutligen pendlingskommuner.

3.1. Landsting/regioner i storstadsområdena

Det är en relativt samlad bild som ges av kollektivtrafiken. Överlag beskrivs kollektivtrafiken som viktig för den regionala utvecklingen och för en minskad miljöpåverkan. Den anses också knyta samman målpunkter och noder, främja för en flerkärnig stadsstruktur och en ökad framkomlighet och underlätta för resor över länsgränserna. Utifrån dessa egenskaper beskrivs den många gånger som nödvändig för att nå en ekonomisk tillväxt, genom att den skapar möjligheter för utökade arbetsmarknadsregioner, vilket i sin tur betraktas som stärkande för näringslivets utveckling. I tabell 2 presenteras de teman som kunde urskiljas i denna grupp.

Tabell 2. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten från storstadsområdena

Tillväxt och utveckling	<ul style="list-style-type: none">• Region för arbetsmarknad och studier• Attraktivitet och näringslivsutveckling
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none">• Sammanknytande (inom/mellan regioner)• Underlätta vardagslivet• Flerkärnig stad• Hälsa och kulturliv
Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none">• Minskad miljöpåverkan
Tillgänglighet (för alla)	<ul style="list-style-type: none">• Tillgänglighet generellt• Tillgänglighet för äldre och funktionshindrade
Övrigt (enstaka)	<ul style="list-style-type: none">• Segregation/integration• Bidrar till ökad livskvalité• Bidrar till ökad jämställdhet/jämlikhet

Stockholms läns landsting (hädanefter SLL) beskriver kollektivtrafiken som;

viktig för att stärka de regionala sambanden, knyta ihop olika delar av regionen och skapa flerkärnig stadsstruktur. En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för arbetsmarknaden i regionen och för att motverka segregation (s. 17).

SLL lyfter här ett värde i att motverka segregation, förutom Västra Götalandsregionen som lyfter frågan om integration i relation till kollektivtrafik, så är de två länen ensamma om att lyfta dessa värden.

En väl utbyggd kollektivtrafik anses också nödvändig för att invånarna ska ha en välfungerande vardag, där de på ett smidigt sätt ska kunna ta sig till och från arbete, studier och kultur- och fritidsaktiviteter. En väl utbyggd kollektivtrafik framhävs som viktig för att vara en attraktiv region.

Med Skånes flerkärniga storstadsregion binder kollektivtrafiken samman Skånes olika delar och gör därmed hela Skåne tillgänglig som arbetsmarknad oavsett var man bor [...] Ett attraktivt kollektivtrafiknät skapar gynnsamma förutsättningar att vidga Skåne som en sammanhållen och funktionell region för arbete, utbildning, boende, service, kultur och fritid [...] Modern kollektivtrafik binder inte bara samman Skåne utan ger även friskare resenärer och en bättre miljö (Region Skåne, s. 32, 34).

Kollektivtrafiken tillskrivs en rad olika egenskaper. Den ska vara tillgänglig (för alla), enkel, snabb och effektiv, prisvärd, punktlig, trygg och säker, konkurrenskraftig (hög tillgänglighet, korta restider och tillgodose både mäns och kvinnors transportbehov), kapacitetsstark, ha attraktiva knutpunkter med utökad service och erbjuda lediga sittplatser.

Den ska vidare vara sammanhållen och samordnad och kunna ligga till grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseplaneringen. Den beskrivs i något enstaka fall som att den ska bidra till ökad jämlikhet, jämställdhet och en ökad livskvalité.

I bilaga 2 presenteras de mål som finns uppställda för kollektivtrafiken i studerade dokument. En rad olika satsningar beskrivs och dessa handlar om allt från att skapa en ökad trygghet i tunnelbanan med fler trygghetsvärdar till utbyggnad av nya järnvägsspår till utvecklande av gemensamma biljett- och informationssystem över kommun- och regiongränser

3.2. Övriga landsting/regioner

I likhet med landsting/regionerna i storstadsområdena ligger fokus vid regional utveckling och miljö och kollektivtrafiken beskrivs också som sammankopplande. I tabell 3 presenteras de teman som kunde urskiljas i denna grupp. Den största skillnaden när det gäller landsting/regioner i storstadsområdena och övriga landsting/regioner var utrymmet som tillmättes kollektivtrafiken i de studerade dokumenten. Kollektivtrafiken nämns i samtliga landsting/regioner, dock till en större utsträckning i landsting/regionerna i storstadsområdena. Det finns också variationer inom gruppen övriga landsting/regioner, där vissa ger avsevärt större utrymme åt kollektivtrafiken än andra.

Tabell 3. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten från övriga landsting/regioner

Tillväxt och utveckling	<ul style="list-style-type: none"> • Region för arbetsmarknad och studier • Attraktivitet och näringslivsutveckling
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none"> • Sammanknyttande (inom/mellan regioner) • Underlätta vardagslivet • Flerkärnig stad • Hälsa och kulturliv
Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none"> • Minskad miljöpåverkan • Ersätta bilen • Minskad trängsel
Tillgänglighet (för alla)	<ul style="list-style-type: none"> • Tillgänglighet generellt • Tillgänglighet för äldre och funktionshindrade
Övrigt (enstaka)	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar till ökad jämställdhet/jämlikhet

Kollektivtrafiken lyfts i flera fall som ett bättre alternativ till bilen och detta många gånger ur ett miljö- och framkomlighetsperspektiv. Den framställs också i flertalet fall som oerhört viktig ur ett arbetsmarknadsperspektiv och för att underlätta i människors vardag och för att möjliggöra för pendling till arbete och studier.

Kollektivtrafikens kapacitet att transportera många miljömässigt och trafiksäkert är överlägset bilen. En väl utbyggd kollektivtrafik möjliggör därför ett långsiktigt hållbart samhälle. Det möjliggör också en stark och mångsidig arbetsmarknad, som underlättar näringslivets och offentliga organisationers, inklusive Landstingets Västmanlands, framtida kompetensförsörjning (Landstinget i Västmanland s. 22).

Kollektivtrafiken skildras i vissa fall som väsentlig för hela regionens existens och för sammanknytandet av arbetsmarknadsregioner och andra målpunkter och noder och för utvecklandet av en flerkärnig fysisk struktur.

En väl utbyggd kollektivtrafik är väsentlig för att hela regionen ska leva. Den möjliggör pendling till arbete och studier, bidrar till att binda ihop arbetsmarknadsregioner och stimulerar turistnäringen, kulturlivet och andra fritidsaktiviteter (Landstinget i Kalmar län s. 19).

En väl utbyggd kollektivtrafik är kanske den enskilt viktigaste faktorn för att knyta samman regionens olika delar till en helhet som kan fungera som en flerkärnig stadsregion (Region Östergötland s. 9).

De egenskaper som tillskrivs kollektivtrafiken i de olika länen är framförallt att den ska vara snabb, effektiv, enkel, pålitlig, prisvärd, hålla hög punktlighet och komfort, korta restider, hög turtäthet, hålla en god kvalitet (bemötande, tidhållning, tillgänglighet) och hålla en hög användbarhet (bl. a. enkelt och prisvärt biljettsystem). Tillgängligheten och bemötandet gentemot resenärerna ska också vara detsamma oavsett var de bor.

I bilaga 2 presenteras de mål som finns uppställda för kollektivtrafiken i studerade dokument. Målen handlar i grova drag om att få fler att åka kollektivt genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig samt att nå målet om en fossilbränslefri kollektivtrafik år 2020. Ett flertal regioner betonar också vikten av att underlätta för resor med flera färdmedel. Många framhåller också vikten av samverkan både med andra regioner och kommuner och poängterar också vikten av att kollektivtrafiken utformas så att de administrativa gränserna inte utgör något hinder, i synnerhet för samordning över länsgränserna. Många påpekar också att prioriteringar främst bör ligga vid den spårbundna trafiken.

3.3. Storstäder

I kommungruppen ingår Stockholms, Göteborgs och Malmös kommun. Kollektivtrafiken nämns i samtliga kommuner i denna grupp, men ges ett större utrymme i dokumenten från Stockholm och Göteborg. I tabell 4 presenteras de teman som kunde urskiljas.

Tabell 4. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten från storstäder

Tillväxt	<ul style="list-style-type: none">• Stärka arbetsmarknaden• Nav i regionen
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none">• Sammanknytande region arbete/kunskap• Underlätta vardagslivet/rörelsemönster
Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none">• Minskad miljöpåverkan• Minskad bilanvändning/ökad framkomlighet
Tillgänglighet (för alla)	<ul style="list-style-type: none">• Tillgänglighet generellt• Tillgänglighet för äldre och funktionshindrade
Övrigt (enstaka)	<ul style="list-style-type: none">• Segregation• Bidrar till ökad jämställdhet/jämlikhet

Kollektivtrafiken lyfts främst i relation till tillväxt, miljö och tillgänglighet (för alla) och beskrivs som sammanknytande och som stärkande för arbetsmarknaden. Även här betonas vikten av samverkan.

Det behövs en bättre dialog och analys med kranskommunerna för att öka byggandet i kollektivtrafiknära lägen utanför Göteborg samt skapa en gemensam arbetsmarknad i en sammanhållen region” (Göteborgs kommun, s. 7).

Samverkan och samordning är något som värdesätts även av Malmö kommun, vilket de anser bidrar till flera mervärden.

Samordning av stadsplanering med infrastruktursatsningar ska nå ekonomiska, ekologiska och sociala mervärden och genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen stärker vi arbetsmarknaden och motverkar segregationen” (Malmö kommun, s. 16).

Malmö är ensam om att lyfta värden som motverknings av segregation i relation till kollektivtrafik. Bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen och samverkan är dock något som förespråkas av samtliga kommuner i kommungruppen.

Byggande i goda befintliga kollektivtrafiklägen samt lägen där planering av nya kollektivtrafikförbindelser pågår ska prioriteras. Det regionala samarbetet ska intensifieras och försök till en regional byggpakt ska genomföras. Däri är det också viktigt att staden ytterligare fördjupar samarbetet och planeringen med trafiknämnden i Stockholms läns landsting, Trafikverket och regionens övriga aktörer i dessa frågor. Det är centralt att nya stadsdelar har en välfungerande kollektivtrafik på plats redan vid inflyttning (Stockholms kommun, s 114).

Ytterligare värden som lyfts med att bygga kollektivtrafiknära är att bygga längs kollektivtrafikstråk som redan erbjuder etablerad handel och service, vilket anses minska behovet av bilresande och ny infrastruktur. Göteborg understryker också att externa köpcentrum varken ska byggas eller planeras.

De som redan finns, ska utvecklas med hållbarhet i fokus och göras tillgängliga med kollektivtrafik. Kommunerna betonar att biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående. Värderna som nämns med att biltrafiken minskar är en höjd luftkvalitet, en sänkt ljudnivå, frigörande av ytor vilket också innebär en bättre framkomlighet, en minskad klimatpåverkan vilket i sin tur anses bidra till en bättre folkhälsa.

Stockholm och Göteborg lyfter också tillgänglighetsaspekten framförallt för äldre och funktionshindrade och understryker att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Otillgänglighet framförallt hos äldre och funktionshindrade beskrivs som hämmande både för individen i sig men också för samhällsutvecklingen överlag.

Kollektivtrafiken tillskrivs egenskaper som att den ska vara snabb, effektiv, sammanknyttande, punktlig och konkurrenskraftig. I alla tre kommuner uttrycks det att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras för att främja en hållbar utveckling.

De mål som finns formulerade i dokumenten för de tre storstäderna återfinns i bilaga 2. Stockholm och Göteborg lyfter olika satsningar som har gjorts och som de har visioner eller planer om att göra för att utveckla kollektivtrafiken. Även här är det starkt fokus på spårbundet och på att knyta samman noder och målpunkter. Ett utdrag ur Stockholms vision 2030 lyder enligt följande:

Stockholm är en storstad som lever dygnet runt. Kollektivtrafiken fungerar 24 timmar om dygnet [...]. Stora satsningar har även gjorts på att utveckla den spårbundna kollektivtrafiken, exempelvis genom fler spårvägar. Kollektivtrafiken fungerar och håller tiderna. El- och biogas driven kollektivtrafik är väl utbyggd. Regionen har knutits ihop genom utbyggnaden av Citybanan och förlängningen av tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen och från Alvik till Solna och Kista samt av tunnelbanan från Odenplan till Karolinska sjukhuset, från Hagsätra till Älvsjö och från Kungsträdgården till Nacka och Tyresö. De nya förbindelserna tillsammans med de nya attraktiva tågvarnarna gör att alltfler väljer kollektivtrafiken (s. 7-8).

Stockholm betonar också att kommunens och regionens funktion som internationell mötesplats ska stödjas av att regionen ska erbjuda ”bekväma flyg-, båt och tågförbindelser till hela världen” (Vision 2030 s. 6). Med en vision om Arlanda som nordisk knutpunkt med direktlinjer till alla världens metropoler, med snabba transporter mellan flygplats och innerstad och med en ny snabb tågförbindelse som i deras egna termer ”gör det enkelt att ta sig mellan Stockholm och övriga Nordeuropa” (Vision 2030 s. 6).

Stockholm och Göteborg skriver också om trängselskatten utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Göteborg om hur ”satsningarna inom Västsvenska paketet¹ med trängselskatten har bidragit till ett positivt och historiskt trendbrott. Kollektivtrafiken har ökat med 20 procent mellan 2011 och 2013” (s. 8). Stockholm utifrån ett finansieringshänseende där de menar att investeringarna i kollektivtrafiken måste öka kraftigt och att de därför kommer att ”begära en omförhandling av trängselskattesystemet och finansieringen av infrastruktur i Stockholm med en tydlig ambition att öka såväl regionalt inflytande och statlig medfinansiering syftande till ökade resurser för kollektivtrafik” (s. 8). Deras utgångspunkt i förhandlingen med staten är att intäkterna från trängselskatten ska fördelas lika mellan kollektivtrafiken och byggandet och underhållet av vägar. De betonar att samtliga intäkter tillfallit

¹ Västsvenska paketet innebär en rad stora satsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Göteborgsregionen vilka sträcker sig fram till år 2028. Målet är att genom konkurrenskraftig kollektivtrafik kunna erbjuda en godare livsmiljö samt verka stärkande för näringslivets konkurrenskraft. Projektet är ett samarbetsprojekt mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Landstinget Halland, Västtrafik samt Trafikverket (Göteborgs stad, 2015).

vägsektorn sedan 2007 och att det därför nu angeläget att intäkterna under en motsvarande tidsperiod tillfaller kollektivtrafiken.

Övriga satsningar är att stombusstrafiken i Stockholms innerstad ska få fler egna körfält och att de ska ges en ökad signalprioritering. I Göteborg ska utredningarna om spårväg till Backa och Norra Älvstranden prioriteras och när det är färdigt ska utredningar för spårtrafik längs Dag Hammarskjöldsleden och till södra Göteborg påbörjas. Staden ska också se till att investeringar i strömmatningen till spårvagnarna genomförs snarast. Det ska planeras för framtidens kollektivtrafik och en uppdatering av K2020 ska köras igång. Det ska också under kommande år undersökas om fria resor kan erbjudas bland fler grupper, exempelvis genom att göra det möjligt för fler fritidsresor inom färdtjänsten.

3.4. Större städer

I kommungruppen ingår Gävle, Karlskrona, Karlstad, Norrköping, Skövde och Sundsvalls kommun. Kollektivtrafiken nämns i samtliga kommuner i denna grupp, i vissa kommuner får den större utrymme och i andra kommuner mindre. Det är i förhållande till storstäderna ett ganska snarlikt fokus för kollektivtrafiken i studerade dokument, dock är tillgängligheten för äldre och funktionshindrade inte lika framträdande i denna grupp. I tabell 5 presenteras de teman som kunde urskiljas.

Tabell 5. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten i större städer

Tillväxt	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitet och näringslivsutveckling • Region för arbetsmarknad och studier • Positiv kommunal och regional utveckling
Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none"> • Minskad miljöpåverkan • Ersätta privata bilar
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none"> • Lyfter sitt geografiska läge/roll i regionen • Underlätta vardagslivet
Övrigt (enstaka)	<ul style="list-style-type: none"> • Tillgänglighet för alla • Inflöde till fritid, kultur och handel

Det koncentreras främst på kollektivtrafik i relation till hållbarhet, framförallt med fokus på ekonomi och miljö dvs. på god tillväxt och gröna transporter. Samtliga kommuner beskriver kollektivtrafiken utifrån dessa aspekter, förutom i fallet Skövde, som inte specifikt nämner miljöaspekten.

Kommunikationer och däribland kollektivtrafiken skildras också i de flesta fall som en del i ett större sammanhang snarare än som en enskild enhet.

Kommunikation är mer än fordon och transporter, i staden kan det också representera möjligheten till ett utbyte av tankar, åsikter och tjänster. Helt enkelt det som händer på platser med stor genomströmning av människor” (Sundsvalls stadsvision, s. 26).

Flertalet av kommunerna lyfter det geografiska läget som värdefullt och kollektivtrafiken som en viktig sammanknytande länk utifrån denna aspekt. Exempelvis Karlstad hänvisar till sin placering mellan Stockholm, Göteborg och Oslo, där goda förbindelser anses bidra till Karlstads attraktionskraft. Exempelvis Norrköping menar att ”kommunikationerna placerar Norrköping mitt i Sverige och nära världen genom snabba förbindelser via sjöfart, flyg, tåg och landsvägstransporter” (Norrköpings vision 2030 s. 6).

Kollektivtrafiken lyfts också som nämnts utifrån ett tillväxtperspektiv, där den beskrivs som sammanknyttande och sammanlänkande, där den har förmågan att knyta samman olika platser och kommuner. Därigenom anses kollektivtrafiken bidra till en positiv regional- och kommunal utveckling. En väl utvecklad och väl fungerande kollektivtrafik, anses också nödvändig för att kommunerna ska kunna växa. Karlskrona beskriver goda kommunikationer som ”livsnerven för ett samhälles invånare och företag” (19). Norrköping som att ”universitetet och de goda kommunikationerna spelar en stor roll för Norrköpings position som en av Sveriges bästa och mest intressanta företagskommuner” (Norrköpings vision 2030, s. 6). Karlstad har visionen om att:

vara en attraktiv etablerings-, bostads- och utbildningsort. Vi bidrar till att fler jobb skapas och att fler vill bo och leva i Karlstad. All utveckling bygger på möten mellan människor. Vi ska därför skapa förutsättningar för goda kommunikationer, både vad gäller människors möten och resor (s. 7).

Kommunerna ger överlag en samlad bild av vikten av goda kommunikationer. Goda kollektiva förbindelser framlyfts som nödvändiga och som en förutsättning för att få företag att etablera sig inom kommunerna, för att underlätta för arbetspendling, för att skapa goda boendemiljöer och för att öka utbildningsnivån bland invånarna. För att knyta an till det senare skriver Sundsvall i sin stadsvision att ”snabbare förbindelser innebär även att det blir smidigare att pendla för studier vid Mittuniversitetet vilket kan bidra till att öka andelen unga med högre utbildning i regionen” (s. 8). Ett annat värde som av Sundsvall tillskrivs goda kommunikationer med kortare restider, är en ökad arbetskraft, då kommunens näringsliv har ett behov av en arbetskraft och av kompetenser utöver vad det egna befolkningsunderlaget kan erbjuda, likväl som att ett inflöde av människor behövs för kommunens idrotts- och kulturutbud, nöjesliv och handel. Flertalet kommuner belyser också det samspel som de menar krävs mellan olika samhällsfunktioner för ett välfungerande samhälle och för en välfungerande livssituation för individen, där kollektivtrafiken står för en del i detta samhällsnät.

Kollektivtrafiken erbjuder god tillgänglighet med anpassning till bostäder och arbetsplatser. Familjelivet fungerar även med pendling långa sträckor, vilket ställer krav på den service som erbjuds i form av en barnomsorg med flexibla tider och en hemtjänst som stödjer de enskilda och deras anhöriga (Norrköping vision 2030 s. 6)

Miljöaspekten lyfts också som viktig och även här förespråkas en spårbunden kollektivtrafik i första hand. I Norrköping finns ambitionerna om att ”Norrköping leder utvecklingen mot en väl utbyggd miljöanpassad kollektivtrafik med spårvägen som grund, kompletterad med bussar drivna med förnybart bränsle” (Norrköpings vision 2030 s. 6). Sundsvall skriver om vad de benämner för ”gröna resor” och Karlskrona skriver om vad de kallar ”gröna transportkorridorer”, där värdet med ”att välja ett klimatvänligt resande [...] är en vinst för miljö, hälsa och ekonomi” (s. 19).

Kommunikationer skildras överlag som centrala och kollektivtrafiken framställs som särskilt viktig i arbetet mot det hållbara samhället. Ett par av kommunerna poängterar också hur de vill ersätta den privata biltrafiken med kollektivtrafik och att det därför krävs åtgärder för att underlätta kollektiv arbetspendling.

Egenskaper som tillskrivs kollektivtrafiken är att det ska vara lätt/enkelt att förflytta sig mellan olika målpunkter såsom arbete, skola och bostad, att kollektivtrafiken ska vara väl utbyggd och väl utvecklad, att den ska ha kortare restider, vara tillförlitlig och skapa tillgänglighet.

Konkreta mål eller riktningar för kollektivtrafiken nämns i olika former och dessa återfinns i bilaga 2. Satsningar som beskrivs handlar om arbete för att gång- och cykelleder i anslutning till stationer och hållplatser utvecklas. Att arbeta för ett trafikslagsövergripande resecentrum med arbetsplatser och bostäder i närheten. Detta för att dra nytta av snabbare förbindelser, då näringslivet anses ha behov av en geografiskt större arbetsmarknadsregion för att klara matchningen mellan kompetens och

arbetskraft. Förtätning av stadstrafikens stamnät till BRT-lösningar och tillgänglighetsanpassningar av hållplatser. I Karlstads dokument återfinns även direktivet om att ”bedriv ett aktivt lobbyarbete mot regeringen och trafikverket samt medverka i arbetet med åtgärdsvalsstudien för att förbättra järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm” (s. 4).

3.5. Förortskommuner till storstäder

I kommungruppen ingår Kungsbacka, Lerum, Sollentuna, Solna, Staffanstorps och Vellinge kommun. Det finns variationer i vilken omfattning som kollektivtrafiken nämns i de studerade dokumenten. I Staffanstorps kommuns dokument nämns kollektivtrafiken inte alls och i Vellinges fall beskrivs enbart mål. I förhållande till storstäderna och de större städerna är det färre aspekter som här kopplas till kollektivtrafiken och ett starkt fokus ligger vid miljö och rörlighet. I tabell 6 presenteras de teman som kunde urskiljas i denna grupp.

Tabell 6. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten i förortskommuner till storstäder

Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none"> • Minskad miljöpåverkan • Minskad bilanvändning
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalt sammanknytande • Pendling till arbete och studier • Klara befolkningsökning utan ökat bilanvändande

Kollektivtrafiken lyfts överlag som viktig för miljön och för goda resvanor. Kungsbacka skriver också ur ett bredare perspektiv om hur bättre kommunikationer ska stärka Kungsbackas tillhörighet och tillgänglighet i Göteborgsregionen och i region Halland, där flaskhalsar både för järnväg och väg ska byggas bort och där möjligheten till att åka kollektivt därmed ska utökas. Sollentuna anser att kollektivtrafiken behöver byggas ut på grund av att de är en växande kommun och att fler invånare ställer ökade krav på god infrastruktur och god miljö.

Lerum betonar hur det bör skapas nya förutsättningar för resande för att uppnå visionen om att bli Sveriges ledande miljökommun år 2025, vilket de menar ställer ökade krav på kollektivtrafiken, där de lyfter ett flertal aspekter som anses vara viktiga.

Idag används bilen primärt för att andra kommunikationsmedel upplevs som besvärliga. Det måste bli mer tidseffektivt att åka kollektivt, finnas fler miljövänliga transportmedel att välja på och bättre förutsättningar att gå och cykla. För att stimulera ett rikt kultur- och fritidsliv för både kvinnor och män, flickor och pojkar behöver det vara lätt att ta sig mellan kommunens olika delar, framförallt för ungdomar. Både under färden och i väntan på färdmedlet ska resan kännas givande. Byten bör ske vid knutpunkter med ett mervärde, som stimulerar till upplevelser och möten (Lerum S. 6).

De menar också att fler alternativa färdmedel mellan och inom kommunens tätorter ska leda till ett minskat bilberoende bland kommuninvånarna och lyfter även vikten av att barn och unga ska stimuleras till att nå sina aktiviteter genom att åka kollektivt, och i den mån det är möjligt, till subventionerade priser.

Solna understryker hur vägar och järnvägar skapar barriärer och hur lösningar behövs för att hantera biltrafiken, med i vissa fall oönskad genomfartstrafik. Fokus ska därför enligt kommunen ligga vid att länka samman för en mer sammanhängande stad. Detta genom nya bostäder och arbetsplatser, förskolor, förbättrad service och inte minst genom utvecklad kollektivtrafik. Något som framhävs som

positivt är den nya tunnelbanelinje som ska tillkomma, där de skriver att ”under förra mandatperioden fattades historiska beslut om infrastruktursatsningar. Solna var en av vinnarna i det stora tunnelbanepaketet och staden får ytterligare en tunnelbanelinje till Hagastaden och Arenastaden” (S. 13). Den nya tunnelbaneutbyggnaden väntas ge värden i form av fler jobb­möjligheter och en mer levande stadsmiljö.

De mål som finns upp­ställda i dokumenten finns i bilaga 2. Satsningar som nämns handlar om undersökningar för att få tunnelbana till sin kommun, utvecklande av servicelinjer, arbete för en linbana, ge busskort till gymnasieelever för att ”etablera goda resvanor redan från början för miljöns skull” (Karlstads kommun, 2011:5), fria resor för pensionärer under lågtrafik mm.

3.6. Förortskommuner till större städer

I kommungruppen ingår Eslöv, Höör, Kil, Mörbylånga, Timrå och Trosa kommun. Det finns variationer när det gäller i vilken utsträckning och på vilket sätt kollektivtrafiken förekommer i dokumenten från de olika kommunerna och den beskrivs överlag ganska sparsamt. I vissa kommuner nämns enbart enskilda mål medan de i andra kommuner talar om kollektivtrafiken utifrån ett bredare perspektiv. Kollektivtrafiken presenteras i denna grupp ganska snarligt som den presenterades i föregående grupp. I tabell 7 finns de teman som kunde urskiljas.

Tabell 7. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten i förortskommuner till större städer

Miljö och uthållighet	<ul style="list-style-type: none"> • Minskad miljö­påverkan • Ersätta privata bilar
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalt sammanknytande • Underlätta vardagslivet • Pendling till arbete och studier

Eslöv och Trosa lyfter tydligt fram kommunernas geografiska lägen med närheten till stor­stadsregionerna samt andra större städer och vikten av arbetspendling. Utifrån denna aspekt framlyfts goda kommunikationer som mer eller mindre avhängande för kommunernas existens. Trosa skriver att ”för våra medborgare är möjligheterna att pendla till ett arbete på annan ort avgörande” och därför kommer ”Trosa kommun under överskådlig framtid att vara beroende av goda kommunikationer” (s. 7). I Eslöv beskrivs kommunikationer, i kombination med andra faktorer, som en av kommunens främsta styrkor;

En stor arbetsmarknad inom möjligt pendlingsavstånd, tillgång till högre studier inom rimligt avstånd, bra kommunikationer och ett varierat utbud av bostäder till attraktiva priser är några av Eslövs styrkor (s. 5).

I Trosa framlyfts god kollektivtrafik som ett starkt incitament för att välja bort bilen ”vi vill förbättra kollektivtrafiken så att allt fler väljer bort bilen när man arbetspendlar” (s. 7). Trosa har likväl utformat en punkt i den fastlagda kursen för Trosa kommun (från 1991 och som är aktuell för samtliga tre studerade perioder) om att kommunen ska arbeta för en utökad kollektivtrafik såväl ur ett kommunalt som ur ett regionalt perspektiv.

Målen som finns för kollektivtrafiken kan läsas i bilaga 2. Satsningar som nämns kommer främst från Trosa kommun och innefattar arbete för att antalet tågavgångar från en viss station ska öka, initiativ till en ny busslinje, arbete för förbättring av trafiken till Södertälje, arbete för att få fram ett gemensamt kort för alla trafikslag samt förbättra kollektivtrafiken med syftet att fler elever i årskurs 6-9 enklare ska kunna nå kommunens fritidsutbud.

3.7. Pendlingskommuner

I kommungruppen ingår Alingsås, Alvesta, Bjurholm, Bromölla, Degerfors och Höganäs kommun. Överlag beskrivs kollektivtrafiken i denna kommungrupp mycket sparsamt och i vissa fall inte alls (Bjurholms kommun och Bromöllas kommun). I tabell 8 presenteras de teman som kunde urskiljas.

Tabell 8. Kollektivtrafikens roll i samhället – teman som kunde urskiljas i dokumenten i pendlingskommunerna

Attraktiv boendeort	<ul style="list-style-type: none">• Pendling till närliggande orter för arbete/studier
Rörlighet	<ul style="list-style-type: none">• Underlätta vardagslivet
Miljö	<ul style="list-style-type: none">• Minskad miljöpåverkan

I Degerfors lyfts goda kommunikationer som någonting nödvändigt för att kommunen ska kunna vara en god bostadsort med pendling till arbete i annan kommun. Där en god kollektivtrafik enligt dem, i kombination med andra faktorer som bostäder, attraktiva stadsmiljöer osv, kan locka nya invånare. Kollektivtrafiken lyfts som en förutsättning för att kunna tillfredsställa alla medborgares behov av rörlighet.

Höganäs menar att goda kommunikationer är positivt för kommunen och en faktor som bidrar till närhet; ”i Höganäs är det nära till allt för boende, besökare och företag, tack vare utvecklade möjligheter att färdas spårbundet, med flyg, med buss, med cykel och till fots” (S. 3). I deras handlingsprogram värdesätts en hållbar utveckling och en ambition finns om att skapa bättre kommunikationer både till och inom kommunen. En annan strävan är att skapa förutsättningar för bilpooler med miljöbilar för att komplettera kollektivtrafiken i centralorten och byarna då pendling är vanlig i kommunen. De vill också arbeta för en utökad lokal busstrafik. Även Alvesta lyfter goda kommunikationer som en förutsättning för en välfungerande vardag och beskriver kommunen som en kommun där ”man kan bo och verka med stolthet. Här skapas möjligheter för ett attraktivt boende i olika miljöer, med möjlighet att på ett enkelt sätt ta sig ut i världen” (s. 1).

Målen som finns formulerade i denna kommungrupp för kollektivtrafiken återfinns i bilaga 2.

4. Kollektivtrafikens roll i samhället – skillnader över tid

Inom ramen för denna studie utfördes också analyser av tidigare års styrdokument (främst från år 2008 och år 2011) från berörda landsting/regioner och kommuner. Inga markanta skillnader hittades mellan de olika tidsperioderna utan dokumenten behandlade kollektivtrafiken väldigt snarlikt över detta tidsspänn.

Landsting/regioner

I landstingen/regionerna i storstadsområdena beskrivs kollektivtrafiken i likhet med föregående period utifrån möjliggörandet av en utvidgning av arbetsmarknaden, för att underlätta i vardagen, som sammankopplande och som ett hållbart resande ur ett miljöhänseende.

Att vidga arbetsmarknaden, bland annat genom bättre kollektivtrafik och kortare restider, bidrar till att skapa utbildning och arbete på kort sikt men också på lång sikt genom att förbättra förutsättningarna att ta vara på områdets utvecklingspotential. En väl fungerande kollektivtrafik [...] underlättar för att fler ska kunna arbeta och utbilda sig inom ett större geografiskt område (Västra Götalandsregionen 2011:11).

Att öka kollektivtrafikresandet är den viktigaste miljöinsatsen som Stockholms läns landsting kan vidta. Varje invånare och besökare i länet som väljer kollektivtrafik innebär en miljövinst (SLL 2008:4).

En rad egenskaper hänförs som viktiga för kollektivtrafiken; den ska vara tillförlitlig, punktlig, modern, smidig, prisvärd, miljövänlig, erbjuda tillgänglig trafikinformation, vara trygg och tillgänglig för alla. Den beskrivs på liknande sätt både i dokumenten från 2008 och från 2011.

Även i övriga län beskrivs kollektivtrafikens bidrag till samhället snarlikt som i senare dokument. Landstinget i Uppsala län skriver exempelvis att ”en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken är viktig för att invånare och företag i Uppsala län ska kunna ta del av en större arbetsmarknad, men också nödvändigt för att minska klimatpåverkan” (2011:36).

De egenskaper som beskrivs i övriga län som framgångsfaktorer för kollektivtrafiken är liknande de som beskrivits tidigare, den ska exempelvis vara snabb, effektiv, bekväm, punktlig, hålla hög kvalitet. Många olika satsningar beskrivs och är av liknande karaktär som tidigare och innefattar allt från att regionala stomlinjenätet ska utvecklas så att det stödjer en regional tillväxt till att det ska arbetas för en ökad kundnöjdhet och för samordning mellan tåg- och bussförbindelser. Till miljövänlig kollektivtrafik och med tillgänglighet för alla, till hur de ska bidra med långsiktigt hållbara strukturer för samverkan och samordning inom och utom länen. För övrigt är det i dokumenten från 2011 en del utrymme som ges till diskussioner av hanterandet av den då kommande kollektivtrafiklagen 2012.

Kommuner

Även när det gäller kommunerna är det snarlika beskrivningar som ges av kollektivtrafiken som i tidigare fall. Det skrivs i *storstadskommunerna* om den täta staden som anses främjande för en attraktiv kollektivtrafik och en ökad framkomlighet. Om flerkärnighet och kollektivtrafiken nära för att skapa en tät, attraktiv och effektiv stad med närhet till service, arbete och upplevelser. Likväl om vikten av kollektivtrafiken för en stabil arbetsmarknadsregion och om att investeringar som rör kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. Göteborg belyser även hur transportfilosofin enligt dem har förändrats.

Det (målet om en fördubblad kollektivtrafik till år 2020 förf. anm) tillsammans med stimulans av cykel och gångtrafik skapar en annan transportfilosofi än den

som fanns i 60- och 70-talens stadsplanering. För att göra detta behövs långsiktiga infrastruktursatsningar som underlättar kollektivresande. Bilen kommer att ha sin plats även i framtidens Göteborg, men förhoppningsvis användas med större omsorg och drivas med så klimatneutrala bränslen som möjligt (2011: 27).

De tre storstadskommunerna lyfter även i sina tidigare dokument miljöaspekten i relation till kollektivtrafiken och om hur de vill bygga kollektivtrafiknära och mer energieffektivt och spårbundet för en miljömässig hållbarhet. Alla tre kommunerna lyfter också tillgänglighetsaspekten för äldre och funktionshindrade där satsningar som exempelvis särskilda taxor för äldre i kollektivtrafiken ska få fler äldre att resa kollektivt och att tryggheten på väg till, från och vid hållplatser och i fordonen ska bli bättre.

Satsningar som nämns är alltifrån miljöstyrningsavgifter som ska gå till en förbättring av den lokala kollektivtrafiken, till höghastighetståg som viktiga miljöinvesteringar till utvecklandet av spårväg och utbyggnad av tvärbanan, till BRT-lösningar och utbyggnad av stombussar och expressbussar.

I de *större städerna* beskrivs kollektivtrafiken på liknande sätt som i tidigare dokument, i vilken omfattning kollektivtrafiken nämns i dokumenten varierar. Fokus ligger främst vid miljö och ekonomisk tillväxt. Där goda kollektiva förbindelser anses gynna ett framgångsrikt näringsliv och underlätta för företagsetableringar och för att folk ska bosätta sig inom berörda kommuner. Även här är den spårbundna kollektivtrafiken i fokus.

Vi politiker ska vara drivande i att omvandla Norrköping till en hållbar stad. Vi vill ha landets mest moderna och miljövänliga kollektivtrafik och bygga ut gång- och cykelvägarna i kommunen. Något som gynnar både miljö, invånarnas hälsa och näringslivet [...] Vi fortsätter omställningen till en mer modern och hållbar kollektivtrafik där spårvägen är en del av stadsbilden (Norrköping 2011:63).

Utveckla hållbara regionala kommunikationer som möjliggör en utvidgning av arbetsmarknaden. Satsa på tidhållning, priser och framtida höghastighetslösningar för kollektiva persontransporter för att pendling ska bli hållbar och säker (Gävle 2011:9).

Tillgänglighetsaspekten för äldre och funktionshindrade lyfts något tydligare i de äldre dokumenten än i de nyare med satsningar som subventionerade månadskort, tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och underhåll av ledstråk till och från busshållplatser.

Positiva effekter av att åka kollektivt anses vara den individuella hälsan, en bättre miljö och ett minskat antal bilar vilket i sin tur anses leda till en högre trafiksäkerhet. Likväl beskrivs en god kollektivtrafik med god framkomlighet som viktig för utvecklingen av en attraktiv stadskärna, med aktiviteter, mötesplatser och vad de kallar för en livlig handel samt för att de ska nå ett hållbart transportsystem. Satsningarna som nämns handlar bland annat om upphandling av biogasfordon och ökade pendelparkeringar i anknäring till stationer/hållplatser.

I *förortskommunerna till storstäderna* varierar det i vilken utsträckning kollektivtrafiken nämns och i vissa fall nämns den inte alls. I de fall den nämns läggs det även här stor vikt vid den miljömässiga hållbarheten och vid ett minskat bilanvändande och förbättrade resmöjligheter. Vissa kommuner berör också tillgänglighetsaspekten för äldre och funktionshindrade.

I *förortskommunerna till större städer* varierar det ganska starkt vilket utrymme kollektivtrafiken får och i vissa dokument nämns den inte alls. I de fall där den nämns lyfts möjligheten att pendla till arbete på annan ort som viktig, likväl som arbetet mot ett minskat bilberoende. Kollektivtrafiken framlyfts också som ett prioriterat område i det hållbara samhället och för en sammanhållen kommun.

Goda kollektiva förbindelser ses också som viktig för att inte glesbygden helt ska urholkas på invånare och utifrån ett sysselsättningsperspektiv när det gäller utbildning, arbete och handel.

När det gäller *pendlingskommunerna* är det överlag inte mycket som står om kollektivtrafiken i tidigare dokument och vissa dokument har inte med något alls. En kommun konstaterar att nya bostäder bör byggas i goda kollektivtrafiklägen och att en väl utvecklad kollektivtrafik möjliggör ett miljöanpassat resande och skapar goda förutsättningar för regionförstoring. En annan kommun skriver om hur det ska underlättas för funktionshindrade att åka buss, medan en kommun beskriver utvecklingen av ett visst kollektivtrafikstråk som enligt kommunen kan bidra till en regionförstoring. En annan kommun beskriver vikten av en välfungerande infrastruktur vilken kan skapa en bekvämlighet av att bo i kommunen och av att arbeta eller studera på annan ort och menar att en utveckling av trygga och snabba pendlingsmöjligheter förutsätts för detta ändamål.

5. Slutsatser

Kollektivtrafiken beskrivs uteslutande i positiva ordalag i det studerade materialet. Det är märkbart att kollektivtrafiken uppfattas som något gynnsamt och som i många fall anses vara viktig för utveckling av landsting/regioner och kommuner. Utifrån ett transporthänseende känns den tidigare dominerande bilkulturen avlägsen och fokus ligger snarare vid kollektiva kommunikationer, men också vid gång och cykel som färdmedel. Kollektivtrafiken lyfts i flera fall som livsnödvändig och tillmäts många värden. Kollektivtrafiken är alltså något som tycks värderas högt av många och som i flertalet beskrivningar ses som ett betydelsefullt medel för att nå andra viktiga samhällsmål, framförallt inom områden som tillväxt, miljö och regional- och kommunal utveckling. Detta i likhet med SOUs (2003) beskrivning av kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg eller som Kol-Trast benämner den som ett instrument för att nå andra mål och ambitioner i samhället (Andersson m. fl. 2012). Detta synsätt präglar i synnerhet de texter som har analyserats i denna studie. Likväl var de värden som tillmättes kollektivtrafiken i stort sett desamma under de tre studerade perioderna och mer eller mindre helt i linje med de värden som SOU beskrev år 2003 och som nämndes inledningsvis.

Även om det är viktiga värden i sig tycks det inte vara mycket som har skett det senaste decenniet, då det fortfarande ligger stort fokus vid tillväxt och ekologisk hållbarhet. Det fokuseras mycket på tillgänglighet och då även i vissa fall på tillgänglighet för äldre och funktionshindrade och på fungerande vardagsliv i allmänhet. Enbart i något enstaka fall nämns faktorer som integration, segregation och rurala områdens tillgänglighet samt jämställdhet i transportsystemet i relation till kollektivtrafik. Samtidigt anses en av dagens stora utmaningar (med urbaniseringen som grund) ligga i att säkerställa tillgänglighet till arbetstillfällena och samhällelig service för alla invånare, dvs. att skapa en god tillgänglighet till arbetsplatser och service för olika sociala grupper i samhället och då också med stor vikt vid utsatta områden (OECD 2015 a, b). Likväl innefattas i funktionsmålet om tillgänglighet (Prop. 2008/09:93), tillgängligheten för landsbygdsinvånare (då särskilt ungdomar och äldre) och en ökad jämställdhet i transportsystemet, även dessa aspekter nämndes enbart i enstaka fall i studerade dokument.

Det var påfallande stora variationer vad gäller i vilken mån kollektivtrafiken behandlas i dokumenten (både när det gäller landsting/regioner och kommuner). I vissa organisationer finns det sidor upp och sidor ner medan det i andra endast finns någon liten mening eller till och med inget alls. Till viss del kan detta relateras till storlek (antal invånare), där större organisationer i de flesta fall (dock inte alltid) ger mer omfattande beskrivningar av kollektivtrafikens roll och samhällsbidrag i studerade dokument. Skillnaderna är dock anmärkningsvärda. Det borde vara angeläget att en samhällsfunktion som beskrivs som livsnödvändig av vissa, behandlas i dessa dokument överlag och ges samma prioritet som andra viktiga samhällsfunktioner, speciellt då fokus länge har legat vid att få fler att resa kollektivt (SOU 2003). Därmed borde också kollektivtrafiken synas i dokumenten, givet att den faktiskt i många fall anses till grund för samhällsutvecklingen överlag ute i Sverige.

Förekomsten av gemensamma drag i det empiriska materialet där tillväxt, miljö och utveckling förefaller finnas i en majoritet av dokumenten, kan vidare förleda läsaren att tro att de är generiska och därmed utan innehåll. Så är emellertid inte fallet. Även om det finns undantag i materialet kan det konstateras att i de fall som det görs beskrivningar av kollektivtrafikens roll är denna relaterad till visioner och utmaningar i den aktuella regionen/landstinget/kommunen. Det görs referenser till lokala förutsättningar och till den karaktär och de ambitioner som området har/anser sig ha. Således tycks kollektivtrafiken i många fall anses som en central komponent för att realisera lokala politiska ambitioner, oavsett typ av kommun eller strukturella förutsättningar.

Denna studie är dock begränsad både vad gäller de dokument som har studerats och vad gäller den metod som använts och ambitionen har varit att ge en grundläggande översikt av kollektivtrafikens roll i lokalsamhället. En relevant kritik mot vår studie kan vara att vi enbart har valt att titta på en form av styrdokument. För transportområdet finns ett flertal relevanta dokument och vårt riktade fokus kan ha inneburit att empiriskt material har fallit utanför vår insamling. Denna risk har vägts mot studiens

ambition, som är att beskriva vilken roll och vilka värden som regionala- och kommunala politiska beslutsfattare tillmäter kollektivtrafiken. I nuläget och i ett första steg har det därför inte ansetts centralt att söka i dokument för enskilda försörjningar, utan i mer generella och övergripande dokument. Då dessa dokument ses som de viktigaste styrdokumenterna ute i organisationerna, borde det enligt vår mening vara givet att kollektivtrafiken också är synlig här, speciellt då det i denna studie har kunnat konstateras att den i många fall beskrivs som viktig utifrån ett flertal olika aspekter. Inte minst då vi starkt menar att detta rimligtvis ger avspeglings i lokalsamhället överlag och kan ha inflytande på hur prioriteringar och avvägningar i samhället i allmänhet görs.

För vidare studier kan det dock vara intressant att också inkludera andra betydande dokument ute i landsting/regioner och kommuner. Likväl torde det vara fruktsamt att sammanväga olika metoder, där exempelvis intervjuer med beslutsfattare och andra relevanta aktörer skulle kunna bidra med ett stort värde för att belysa kollektivtrafikens roll för lokalsamhället. En annan aspekt som varit framträdande i denna studie och som vore intressant att studera vidare, är eventuella förklaringar till skillnaderna i utrymmet som har tillmätts kollektivtrafiken i studerade dokument. I denna studie har ingen hänsyn tagits till politisk majoritet, till hur kollektivtrafiken styrs i landstinget/regionen eller kommunen, till hur budgetar har fördelats osv., vilket även det vore intressanta uppslag för fördjupande studier.

6. Referenser

- Andersson, P G., Bergman, A., Eriksson, P., Fredriksson, L., Gibrand, M., Hansson, J. & Sjaunja, E. (2012). *Kol-Trast: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. LTAB, Linköping.
- Bjerkemo, S.-A. (2011). *Nya vägar för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt*. Kungliga Tekniska Högskolan, Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för Samhällsplanering och Miljö, Stockholm.
- Boréus, K. & Bergström, G. (2005). Innehållsanalys. I *Textens mening och makt – metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, Bergström G. & Boréus, K. (red). Studentlitteratur, Lund s. 43-86.
- Boverket, 2012. *Vision för Sverige 2025*. Boverket rapport, Karlskrona.
- Boverket, 2016. *Vision för Sverige 2025*. <http://sverige2025.boverket.se/>. Tillgänglig 2016-04-19.
- Clark, A., Wennberg, H. & Indebetou, L. (2012). *Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt – Kunskaps- och metodstöd för kollektivtrafikens hälsoeffekter*. Trivector Rapport 2012:62, Trivector, Lund.
- Eklund, S. & Enberg, N. (2014). *Marknadstillträde i regional kollektivtrafik - Delrapport 1: Utformning och genomförande av trafikförsörjningsprogrammen sett från trafikföretagens horisont*. Rapport TSG 2014-251 utgiven av Transportstyrelsen.
- Elo, S. & Kyngäs, H. (2008). The qualitative content analysis process, *Journal of Advanced Nursing*, 62(1), ss. 107-15.
- Evanth, K., Winslott Hiselius, L. & Smidfelt Rosqvist, L. (2008). *Överflyttningspotential för person- och godstransporter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp – åtgärder inom Mobility Management, effektivare kollektivtrafik och tätortslösningar*. Trivector Rapport 2008:60. Trivector Traffic AB, Lund.
- Fjertorp, J., Mattisson, O. & Thomasson, A. (2013). *Kommunala tillväxtstrategier. Mobilisering av aktörer och resurser*. Natkom rapport nr 24. Nationella kommunforskningsprogrammet, Göteborg.
- Göteborgs stad. (2015). Västsvenska paketet. <http://goteborg.se/wps/portal/enheter/ovrigaenheter/vastsvenska-paketet>, 2016-01-13.
- Kommunallag 1991:900. http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kommunallag-1991900_sfs-1991-900. Tillgänglig 2016-05-20.
- Krippendorff, K. (2004). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. Sage publications, London.
- Lag 2010:1065 om kollektivtrafik. http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20101065-om-kollektivtrafik_sfs-2010-1065. Tillgänglig 2016-05-20.
- Leufstadius, H. (2012). *Nya vägar för resenärsinflytande*. Rapport utgiven av Sweco.
- Leufstadius, H. (2015). *Uppföljning av fördubblingsmålet 2015 – Rapport från Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*. Rapport utgiven av Sweco.
- Nilsson, J-E. (2011). *Kollektivtrafik utan styrning; Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2011:6*. Regeringskansliet, Stockholm.
- OECD. (2015a) *The Metropolitan Century. Understanding Urbanisation and its Consequences*. OECD Publishing Paris.
- OECD. (2015b) *The Metropolitan Century – Understanding urbanization and its consequences Policy Highlights*, OECD publishing, Paris.
- Prop. 2008/09:93 (2008). *Mål för framtidens resor och transporter*. Näringsdepartementet. <http://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>, tillgänglig 2016-05-04.

SOU. (2003). *Kollektivtrafik med människan i centrum*. SOU 2003:67, Edita Nordstedts Tryckeri AB, Stockholm.

SOU. (2015). *En kommunallag för framtiden*. SOU 2015:24, Fritzes Offentliga Publikationer, Stockholm.

UN Habitat. (2011). *Cities and climate change: global report on human settlements*. Earthscan, London.

Young Cho, J. & Lee, E-H. (2014). Reducing Confusion about Grounded Theory and Qualitative Content Analysis: Similarities and Differences, *The Qualitative Report*, 19(64), ss. 1-20.

Bilaga 1: Analyserade styrdokument

Övergripande regionala styrdokument som analyserats.

Landsting/region	Dokument period A	Dokument period B	Dokument period C
Landstinget Dalarna	Landstingsplan 2015-2018	Ett hälsosammare Dalarna - Landstingsplan 2011-2014	Landstingsplan 2008-2011 Årsbudget 2008
Region Gotland	Avsiktsförklaring för majoritetssamarbetet mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet, Region Gotland Mandatperioden 2014-2018	Koncernstyrkort Region Gotland 2011 – 2015	Gotlands kommuns styrkort 2007-2010
Region Halland	Mål & budget 2015 med ekonomisk plan för 2016-2018	Budget 2011 och ekonomisk plan för 2012 – 2013	Budget & mål 2008
Region Jämtland Härjedalen	Landstingsplan 2014 – 2016	Landstingsplan 2011-2013	Landstingsplan 2008–2010
Landstinget i Jönköpings län	Budget 2015 med flerårsplan 2016-2017	Budget 2011 med flerårsplan 2012-2013	Budget 2008 med flerårsplan 2009-2010
Landstinget i Kalmar län	Landstingsplan 2014-2016	Landstingsplan 2011-2013	Landstingsplan 2008-2010
Region Skåne	Region Skåne Budget 2015 med verksamhetsplan 2016–2017	Budget och verksamhetsplan 2011 med plan för åren 2012 till 2013	Budget och verksamhetsplan 2008 med plan för åren 2009 till 2010
Landstinget Sörmland	Mål och budget planperioden 2015-2017	Budget och mål 2011 – Ett ansvarstagande landsting i förändring	Budget 2008 med genomförandeplan och flerårsplan 2009-2010
Stockholms läns landsting	Mål och budget 2015	Mål & budget 2011 med planår 2012-2013	Budget för Stockholms läns landsting för 2008 och planåren 2009-2010

Landstinget i Uppsala län	Landstingsplan 2015-2017 Budget 2015	Landstingsplan 2011-2013 Budget 2011	Landstingsplan 2008-2010 Budget 2008
Region Västerbotten	Regionplan 2015-2020 Uppdrag och mål för Region Västerbotten 2015-2020	Uppdrag och prioriteringar för region Västerbotten under perioden 2011-2013	Regionplan 2009-2011
Västra Götalandsregionen	En välfärdsregion för alla Förslag till budget 2015 med flerårsplaner 2016-2017 Västra Götalandsregionen	Samverkan och kvalitet – Västra Götalandsregionens budget 2011	Västra Götalandsregionens budget 2008 med flerårsplaner 2009-2010
Landstinget Västmanland	Landstingsplan och budget 2015-2017	Landstingsplan 2011-2013 – Landstinget Västmanland ett hälsofrämjande landsting	Landstingsplan 2008-2010
Landstinget i Västernorrland	Liv och hälsa i Västernorrland – Landstingsplan 2015-2017	Landstingsplan 2011-2013	Landstingsplan 2008-2010
Örebro läns landsting	Verksamhetsplan med budget 2015 och planeringsförutsättningar för 2016-2017	Verksamhetsplan med budget 2011 och planeringsförutsättningar för 2012-2013	Verksamhetsplan med budget 2008 och ekonomiska förutsättningar för 2009-2010
Landstinget i Östergötland	Strategisk plan med treårsbudget 2015-2017 - vision, strategiska mål och ekonomiska ramar	Strategisk plan med treårsbudget 2011-2013 Vision, mål och ekonomiska ramar	Treårsbudget 2008-2010 – Vision, strategier och ekonomiska ramar

Övergripande kommunala styrdokument som analyserats.

Kommun	Dokument period A	Dokument period B	Dokument period C
Alingsås	Flerårsstrategi 2015-2017 Vision 2027	Kommunbudget 2011 med Verksamhetsplan 2012-2013 samt Alingsås vision 2019 (ett dokument)	Kommunbudget 2007 med Verksamhetsplan 2008- 2009 samt Vision 2010 (ett dokument)
Alvesta	Mål och budget 2015 med plan 2016 – 2017	X	X
Bjurholm	Kommunstyrelsen Prioriterade mål 2016-2019 Budget 2015 Bjursholms kommun med plan för 2016- 2017	Budget 2011	Budget 2008
Bromölla	Bromölla - Vår vision Budget 2015	Budget 2011	Budget 2009
Degerfors	Vision 2022 Degerfors kommun-koncern Budget 2015 Verksamhetsplan 2016- 2017	Strategisk inriktning 2011-2014 Budget 2011 Verksamhetsplan 2012-2013	Budget 2008 Verksamhetsplan 2009- 2010
Eslöv	Eslöv – Skånes bästa kommun att på och verka i. Handlingsprogram 2015- 2018	Kommunalt handlingsprogram för Eslöv 2011-2014	Mål för Eslövs kommun 2007-2010
Göteborg	Förslag till budget 2015 och flerårsplaner 2016-2017 för Göteborgs stad	Budget 2011 – möjligheternas Göteborg	Budget 2007
Höganäs	Handlingsprogram 2015- 2018 utveckling & förnyelse	Vår vision från "Kol till diamanter" Budget 2011 plan 2012-2013	Budget 2007 Plan 2008- 2009
Höör	Kommunfullmäktiges mål för mandatperioden 2014-2018 Budget 2015 och verksamhetsplan 2016-2017	Budget 2011 och verksamhetsplan 2012-2013	Budget 2008 och verksamhetsplan 2009 - 2010
Karlskrona	Vision Karlskrona 2030 Budget 2015 och planer för 2016–2017	Budget 2011 och planer för 2012–2013	Budget 2009 och plan för 2010–2011
Karlstad	Övergripande mål – visar vad vi vill uppnå Strategisk plan 2015 Åtaganden inom strategisk plan 2016-2018 Livskvalitet Karlstad 100 000 (antagen 2008)	X	X
Kil	Fullmäktiges mål 2015-2018	Budget 2011 samt plan 2012- 2013	Budget 2007 samt plan 2008-2009
Lerum	Framtidsbild 2018	Vilja & mål 2011-2014	
Malmö	Budget 2015 Med plan för 2016-2020	Budget 2011	Budget 2008
Mörbylånga	Budget 2015 plan 2016- 2017	Övergripande mål 2010-2013	Övergripande mål för planeringsperioden 2006- 2008

	Visioner och strategier 2025		Vision 2020
Norrköping	Det goda livet finns i Norrköping – En vision för 2030 (antagen 2008) Budget 2015 och plan 2016-2018 Norrköpings kommun	Målområden, övergripande mål och måluppfyllelse Norrköpings kommun 2011-2014 Budget 2011 plan 2012-2014 Norrköpings kommun	Norrköpings kommun Budget 2007 - Plan 2008-2010
Skövde	Programförklaring för Skövde mandatperioden 2015-2018 Vision 2025	Programförklaring 2011-2014	Regeringsförklaring 2007-2010
Stockholm	Ett Stockholm i världsklass – vision 2030 Vision 2040 – ett Stockholm för alla Budget 2015 – en jämlik och hållbar stad	Budget 2011 för Stockholms stad Inriktning för 2012 och 2013	Budget 2008 för Stockholms stad och inriktning för 2009 och 2010
Sollentuna	Politisk överenskommelse för mandatperioden 2014-2018	Politisk överenskommelse för mandatperioden 2010-2014	Politisk överenskommelse för mandatperioden 2006-2010 mellan m, fp, kd och c (alliansen)
Solna	Framtidsstaden Solna Regeringsprogram 2015–2018	Föregångsstaden Solna Regeringsprogram 2011-2014	För ett växande Solna – Sveriges stoltaste stad Regeringsprogram Solna stad 2007-2010
Staffanstorps	Kommunfullmäktiges mål 2015 – 2018 medborgaren i fokus	Mandatperiodbeställning 2011-2014	Treklövers programförklaring för Staffanstorps 2007-2010
Sundsvall	Hållbar tillväxt 2021 RIKARE – en hållbar tillväxtstrategi till år 2021 Stadsvision Sundsvall	Mål- och resursplan 2011-2012 med plan för 2013 och 2014	Mal och resursplan for 2007 med plan for 2008-2009
Timrå	Vision 2015 Kommunen med livskvalitet, - det självklara valet	Budget 2011	Budget 2008 Vision 2010
Trosa	Budget 2007 med flerårsplan 2008-2009	Budget 2011 med flerårsplan 2012–2013	Budget 2007 med flerårsplan 2008-2009
Vellinge	Verksamhetsplan 2015	Vision 2012 Kommunstyrelsens Budget 2011	Budget 2007

Bilaga 2: Uppställda mål för kollektivtrafiken i analyserade styrdokument

<p>Storstadsregioner</p> <p>Stockholms läns landsting</p>	<p>Attraktiv kollektivtrafik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktiva resor • Tillgänglig och sammanhållen region • Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan <p>Öka kapaciteten i och utveckla alla kollektivtrafikslag för att Stockholms län ska ha en kapacitetsstark, modern och tillgänglig kollektivtrafik i världsklass</p> <p>Kollektivtrafiken och övriga fordon inom landstinget ska ha 100 procent förnybara bränslen till år 2020</p>
<p>Västra Götalandsregionen</p>	<p>Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska byggas ut, vara attraktiv och därigenom bidra till att fler invånare väljer att resa kollektivt</p> <p>Politiska prioriteringar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resenärerna ska vara nöjda med sina resor • Hela resan-perspektivet utvecklas för att fler ska kunna ta sig till arbete, studier och kultur- eller fritidsaktiviteter • Fullfölja arbetet med pris- och sortimentstrategin • Kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minska <p>Uppdrag åt kollektivtrafiknämnden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla och förstärka samarbetet med kommunerna kring kollektivtrafiken som en strategisk samhällsbyggnadsfråga • Justera taxor inom kollektivtrafiken med i genomsnitt upp till 5 procent för 2015
<p>Region Skåne</p>	<p>Prioriteringar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inga taxehöjningar i kollektivtrafiken 2015 <p>Den upplevda tillgängligheten ska öka.</p> <p>Öka medborgarnas tillgänglighet till arbete (kollektivtrafikens samhällsnytta): tio dagliga resmöjligheter till regionalt centrum inom 60 min: 91,5 procent.</p> <p>Tillgängligheten ska öka</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas till 2025. • Kollektivtrafikens punktlighet ska öka

Övriga regioner	
Landstinget i Dalarna	<p>Uppdrag</p> <ul style="list-style-type: none"> Tjänsteresor ska i första hand företas med kollektiva färdmedel Landstinget ska verka för att göra det enkelt att arbetspendla och res såväl inom som utom länet Det ska vara möjligt att nå landstingets lokaler med kollektivt resande Lägga grunden till ett livslångt användande av det gemensamma resandet genom att förbättra attityden hos unga när det gäller det kollektiva resandet De bussar som tar dig från en kommun till en annan ska ha hög komfort och internetuppkoppling
Landstinget i Sörmland	<ul style="list-style-type: none"> Den långsiktiga visionen för kollektivtrafikens utveckling är att 50 % av arbetspendlingen i de starka stråken ska ske med buss eller tåg. Satsningarna på kollektivtrafik har den dubbla målsättningen att öka tillgängligheten för allmänhet och patienter samt att förbättra förutsättningarna för landstingets personal att resa kollektivt såväl mellan hem och arbete som i tjänsten. All regional kollektivtrafik ska drivas på förnybara bränslen år 2017
Region Jönköpings län, Landstinget i Upsala län, Landstinget i Västernorrland, Landstinget i Västmanland	<ul style="list-style-type: none"> Andelen som reser med kollektiva färdmedel ska öka och ha fördubblats till år 2020 Kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefri till år 2020
Region Västerbotten	<ul style="list-style-type: none"> Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag är att verka för en utvecklad kollektivtrafik och ska med ett strategiskt och långsiktigt förhållningssätt möjliggöra ett ökat, hållbart resande i Västerbotten.
Region Östergötland	<ul style="list-style-type: none"> Strategiskt mål - En konkurrenskraftig kollektivtrafik som knyter ihop regionens olika delar med ambitionen om att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig och därigenom öka marknadsandelen gentemot resor med egen bil En viktig målsättning är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla medborgare Den långsiktiga målsättningen bör vara att resenärernas andel av finansieringen av kollektivtrafiken blir lika stor som den offentliga. För att frigöra resurser i kollektivtrafiksystemet behövs trafikerna anpassas till resenärernas behov och nya former prövas Kollektivtrafiken ska bidra till att nå samhällets miljömål framförallt genom att resande flyttas över från resor med egen bil till kollektiva resor med fordon som drivs energieffektivt med förnyelsebara bränslen
Landstinget i Kalmar län	<ul style="list-style-type: none"> Mer än 35 procent av befolkningen ska resa kollektivt minst en gång per månad Minst 90 procent av resenärerna ska vara nöjda med senaste kollektiva resan Minst 50 procent av länsinvånarna ska vara nöjda med kollektivtrafiken Kollektivtrafiken ska totalt uppnå en femtio procentig kostnadstäckning som helhet

Storstäder	
Stockholm	Inriktningsmål: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ett klimatsmart Stockholm där cykel, gående och kollektivtrafik prioriteras. 2. Ett effektivt och klimatsmart transportsystem kombineras med en ökad andel förnybar energi.
Göteborg	Inriktning: Biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående. Uppdrag: Biltrafiken i Göteborg ska minska
Malmö	Inriktning: Kollektivtrafik, cykel och gående ska prioriteras och det finns höga ambitioner för stadens miljöarbete.
Större städer	
Gävle	Strategiska utvecklingsområden: <ul style="list-style-type: none"> • Utnyttja och utveckla Gävles goda kommunikationsläge med bra vägar, järnvägar och hamn samt närheten till en internationell flygplats för att bli ännu mer attraktiv som etableringsort. • Utveckla hållbara regionala kommunikationer som möjliggör en utvidgning av arbetsmarknaden. Satsa på tidhållning, priser och framtida höghastighetslösningar för kollektiva persontransporter för att pendling ska bli hållbar och säker. Att erbjuda en väl utvecklad kollektivtrafik
Karlskrona	Mål: Det hållbara resandet ska öka i hela kommunen samt att Karlskrona ska vara ett nav i en expansiv region. Direktiv: Kommunen ska främja en ökning av kollektivtrafik-åkande och fortsätta sin satsning på elbilar och andra hållbara drivmedel. Kommunen ska tillsammans med Region Blekinge utreda ett tågstopp i Rödeby.
Karlstad	Karlstadsborna ska ha goda möjligheter till hållbara kommunikationer. Direktiv: bedriv ett aktivt lobbyarbete mot regeringen och trafikverket samt medverka i arbetet med åtgärdsvalsstudien för att förbättra järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm. Fortsätt processen för Karlstadsstråket-BRT.
Norrköping	Mål: Kommunikationerna med Stockholm och inom regionen ska utvecklas.
Skövde	Kapaciteten på västra stambanan ska öka
Sundsvall	Transporter ska ske energisnålt och med minsta möjliga påverkan på miljö och hälsa. Detta betyder att trafik med buss, tåg, cykel och till fots ska gynnas framför biltrafik i samhällsplaneringen. Kollektivtrafiken ska förbättras och utnyttjas av fler. För alla transporter ska rena, förnyelsebara drivmedel användas.
Förortskommuner till storstäder	
Kungsbacka	Mål: Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka
Lerum	Mål: År 2018 är det enkelt och flexibelt att åka kollektivt och att samåka. Fler alternativa färdmedel mellan och inom kommunens tätorter har minskat invånarnas bilberoende.
Sollentuna	Politiskt fokusområde: Kollektivtrafiken behöver byggas ut i vår växande kommun
Vellinge	Säkra starten av Pågatågstrafiken till december 2015 samt i samverkan med Trafikverket, Malmö stad och Skånetrafiken skapa förutsättningar för trafik mellan Vellinge och Malmö med superbussarna.

Förortskommuner till större städer	
Mörbylånga	Beakta klimataspekterna i all samhällsplanering såväl som i vår egen verksamhet (närhet till kollektivtrafik, drivmedel).
Trosa	Fastlagd kurs: kommunen ska arbeta för en utökad kollektivtrafik såväl ur ett kommunalt som ur ett regionalt perspektiv.
Timrå	Effektmål: Timrå kommuns klimatpåverkan ska minska. Styrtal: Genom att nyttja kollektivtrafik och IT ska sträckan med personbilar och minibussar i tjänsten vara 3 % kortare än föregående år.
Kil	Mål: underlätta för ökat kollektivresande genom att tåg kan nyttjas för pendling där det finns järnväg, busstrafiken förstärks där järnvägen saknas. Resecentrum ska vara byggt 2017.
Höör	Strategi: erbjuda kommunikationer som förenklar livet Mål: att busstrafiksystemet 2015 når samtliga handelscentra i tätorten och dess ytterområden.
Pendlingskommuner	
Alingsås	Mål: Antalet resor med kollektivtrafiken skall öka
Alvesta	Strategisk inriktning: Alvesta kommun ska vara attraktiv bl. a. genom dubbelspår till Växjö och god tillgång på kommunikationer.
Höganäs	Riktlinje: arbeta för en utökad lokal busstrafik och en förbättrad kollektivtrafik mellan Höganäs och Ängelholm



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VT1 i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

