

# Ändrad tillgång till kollektivtrafik – vad händer då?

■ Ambitiösa klimatmål och pågående klimatkris ställer krav på en snabb omställning till ett mer hållbart resande. Investeringar har gjorts för att öka tillgången till kollektiva färdmedel. Många utmaningar tycks dock kvarstå, inte minst med hänsyn till beteenden och färdmedelsval, effektiv planering, politiska prioriteringar, synen på kollektivtrafikens roll i samhället och en rättvis fördelning av resurser.

**P**ågatåg Nordost började som ett samverkansprojekt mellan elva kommuner och näringslivet, med syftet att förbättra tågtrafiken i regionerna. I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och i Kronoberg som en del av initiativet. Satsningen fick olika konsekvenser, eftersom några orter fick ökad tillgång till kollektivtrafik, samtidigt som kollektivtrafiken (i form av regionbuss) antingen nästan helt eller delvis drogs in på andra orter.

I ett forskningsprojekt, finansierat av Energimyndigheten, har avsikten varit att studera vilken betydelse kollektivtrafiken har i de berörda orterna samt hur orternas behov kan tillgodoses för att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle.



BILD: SKÅNETRAFIKEN

**LOMMA NÄSTA.** Sedan 2020 trafikerar Pågatågen Lommabanan med slutstation Malmö Central. Trafikverket hoppas på minskad biltrafik på E6, men forskningen visar att det inte är givet.

I studien inkluderas orter i nordöstra Skåne och Kronoberg som fått ökad eller mer begränsad tillgång till kollektivtrafik.

**I PROJEKTET ANVÄNDS** olika metoder, kvantitativa och kvalitativa, vilka bidrar till att belysa frågeställningarna från flera perspektiv. Det har genomförts en enkätundersökning, textanalys av artiklar i dagspress samt intervjuer med tjänstepersoner och politiker. Studien är delvis en uppföljning av den studie som Désirée Nilsson

genomförde 2015, strax efter det att stationerna öppnades. Valet av orter i studien utgick från de orter som ingick i det tidigare projektet. Det möjliggjorde uppföljning av eventuella förändringar av resebeteende på längre sikt. I den tidigare studien ingick tio orter. Den senare studien har kompletterats med ytterligare fem orter. De fem orterna har valts utifrån deras geografiska placering, befolkningsutveckling och delvis begränsade tillgång till kollektivtrafik.

Studiens resultat belyser både förutsätt-



## Digitalisera och effektivisera budget- och prognosprocessen Vill du veta hur?

Fler än 80 kommuner arbetar i Hypergenes molnbaserade produkt för planering, uppföljning och analys. I budget- och prognosprocessen sker beräkningar och konsolidering med automatik vilket sparar mycket tid. Se hur fler av våra kunder gör på [hypergene.se/kommun](https://hypergene.se/kommun)



ningar och hinder för omställningen mot ett mer hållbart resande. I nyhetsmedia skildras Pågatåg Nordost på olika sätt. Tillskott i form av kollektivtrafik beskrivs som positivt. Det relateras till hur nya tågstationer på olika sätt kan bidra till att skapa tillväxt, utveckling och attraktivitet. I flera av nyhetsartiklarna riktas samtidigt kritik mot framför allt den nerskärning i busstrafiken som gjordes i samband med öppnandet av nya stationer.

DET RIKTAS också kritik mot vad som beskrivs som en snedfördelning av resurser, där det pekas mot ett större fokus för kollektivtrafiken i mer urbana kontexter, möjligen på bekostnad av landsbygden. Busstrafiken beskrivs bland annat som betydelsefull för att koppla samman regioners olika geografier med hänsyn till stad och land.

Bilen är det huvudsakliga transportmedlet i de studerade orterna, och har fortsatt att vara det under årens gång. Resultat från enkätundersökningen visar på att resandet med tåg inte har ökat sedan järnvägsstationerna öppnades i orterna. Invånarna är positiva till att det har öppnats järnvägsstationer och de ser det som positivt för ortens framtida utveckling. De har också en positiv inställning till kollektivtrafik, även om det tycks vara få som nyttjar den regelbundet. Respondenterna indikerar att det kan vara en utmaning att resa med kollektivtrafik. Flera svarar också att de reser mindre med kollektivtrafik efter att stationerna öppnades, vilket möjligtvis kan förklaras av de förändringar som samtidigt gjordes i busstrafiken.

RESULTAT FRÅN intervjuer med tjänstepersoner och politiker i fyra kommuner pekar mot olika hinder i arbetet för en snabb omställning till ett mer transporteffektivt samhälle. Informanterna ifrågasätter exempelvis hur samhället ser på, och mäter, behoven av kollektivtrafik ur ett regionalt

”Bilen är det huvudsakliga transportmedlet i de studerade orterna och har fortsatt att vara det under årens gång.”

perspektiv. Det riktas kritik mot hur de upplever att kollektivtrafiken främst styrs baserat på kostnadstäckningsgrader och procentuella mål om att flytta över resenärer till kollektivtrafiken.

Samtidigt menar man att det behövs en ökad förståelse för kollektivtrafikens roll i olika geografier. Flera lyfter att det är angeläget att uppmärksamma mindre orters betydelse för sitt geografiska omland och på samma gång uppmärksamma bussens betydelse som sammanlänkande och viktig för bevarandet av sociala strukturer på landsbygderna. Det hänvisas till diffusa roller och ansvarsfördelning mellan aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. Samhällsplaneringen kan utmanas av långa ledtider och segdragna processer vilket tycks skapa direkta hinder i arbetet för en snabb omställning.

DET PÅPEKAS att det vid större infrastruktur-satsningar också i regel krävs lokala investeringar, i detta fall för att tydligare implementera tåget som färdmedel. Hela resan-perspektivet lyfts i sammanhanget med hänsyn till gång- och cykelvägar som kopplar samman de nya stationerna med orten. Detta framställs som särskilt viktigt då orterna inte har planerats efter järnvägens sträckning, vilket kan innebära en helt ny bebyggelsestruktur för orten. Detta ställer samtidigt en press på kommuner, med i vissa fall begränsad ekonomi, där det kanske inte alltid blir möjligt att göra de ekonomiska prioriteringar som krävs.



Månadens forskare  
DÉSIRÉE NILSSON

Forskare vid Malmö universitet och K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.



Månadens forskare  
VANESSA STJERNBORG

Forskare vid Lunds universitet och K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Behoven av en snabb omställning till ett transporteffektivt samhälle har blivit alltmer uppenbart för samhällets aktörer. Ändå går omställningen inte i en takt som är önskvärd. Det finns hinder av olika karaktär och på olika nivåer där fragmentiserade prioriteringar blir svåra att samordna. Olika mål och ansvarsområden komplicerar möjligheterna att koordinera åtgärder, vilket i sin tur begränsar en samhällsutveckling som fullt ut främjar nyttjandet av mer hållbara transporter. ●

### Lästips!

- Nilsson, D. & Stjernborg, V. (2022). *Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik*, K2 working paper 2022:7, K2 outreach 2021:2 (k2centrum.se).
- Nilsson D. (2015). *Pågatåg nordost och Krösatåg – Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland*, K2 Research 2015:1, k2research\_2015-1\_0.pdf (k2centrum.se).

## FoU-nytt

### Budgetdokumentet ska hålla hög kvalitet

■ I EN del länder revideras budgeten avseende innehåll och rimlighet. I Sverige finns det krav på att en budget ska upprättas och vad den ska innehålla, men egentligen inga direkta krav på, eller kontroll över, dess kvalitativa egenskaper. Hans Petersson har för KFis räkning genomfört en praxisstudie av tio budgetdokumentet i åtta kommuner och två regioner för att identifiera kvaliteter och brister.

Rapporten konstaterar att budgeterna i stort följer lagen men att det finns mycket att

utveckla för att förbättra användbarheten, det vill säga kvaliteten på dokumentet. Bristerna handlar bland annat om avsaknad av analys, helhetssyn och balans i informationen. Det finns en del att utveckla för att förbättra budgeten, som trots allt är kommunens viktigaste styrdokument.

Källa: Petersson, H (2023). *Budgetdokumentet – varierande dokument med förbättringspotential*, U-rapport nr 113. [www.kfi.se/wp-index.php/2023/03/07/ny-rapport-budgetdokumentet-varierande-dokument-med-forbattningspotential](http://www.kfi.se/wp-index.php/2023/03/07/ny-rapport-budgetdokumentet-varierande-dokument-med-forbattningspotential)