



K2 RESEARCH 2018:2

# Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling

Slutrapport

Vanessa Stjernborg & Désirée Nilsson



Datum: 2018-07-04  
Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

ISBN: 978-91-7753-573-7 (tryck)  
ISBN: 978-91-7753-574-4 (pdf)

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

# Innehållsförteckning

Förord .....	2
Sammanfattning.....	3
<b>1. Introduktion .....</b>	<b>5</b>
1.1. Syfte och frågeställningar.....	6
1.2. Disposition .....	6
<b>2. Genomförande .....</b>	<b>7</b>
2.1. Delstudier i projektet.....	7
<b>3. Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling.....</b>	<b>9</b>
3.1. Ekonomisk och miljömässig hållbarhet.....	10
3.2. Social hållbarhet .....	13
3.2.1. Att fånga sociala effekter .....	14
<b>4. Kollektivtrafikens roll i samhället.....</b>	<b>17</b>
4.1. Kollektivtrafikens samhällseffekter .....	17
4.2. Mål, samverkan och politiskt inflytande.....	22
4.3. Måluppföljning och samhällsekonomiska analyser .....	27
<b>5. Kvantitativ och kvalitativ metod – i kombination .....</b>	<b>32</b>
5.1. Public participation geographic information systems (PPGIS) .....	33
5.2. Lite om historiken.....	33
5.3. Möjligheter med teknikutvecklingen.....	33
5.4. Användningsområden.....	34
<b>6. Slutsatser .....</b>	<b>35</b>
6.1. Diskussion .....	36
6.2. Förslag på vidare forskning.....	39
<b>7. Referenser.....</b>	<b>40</b>
<b>Bilaga 1 Forskningsprojektet.....</b>	<b>44</b>

# Förord

Den här rapporten avslutar och sammanfattar ett treårigt forskningsprojekt om ”Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling”. Det övergripande målet med projektet har varit att utforska hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling förstås och utvärderas.

Vi som har ingått i projektet är Anna Anund Väg och transportinstitutet (VTI), Erik Johansson och Lena Hiselius avdelning Trafik och Väg (institutionen Teknik och samhälle) vid Lunds universitet, Ola Mattisson företagsekonomiska institutionen vid Lunds universitet, Désirée Nilsson, Vanessa Stjernborg och Karin Grundström, Urbana studier vid Malmö universitet, Einar Tufvesson, Trafikverket och Erika Knobblock, Malmö stad.

Under projektets genomförande har även två stycken heldagsseminarier anordnats, i Malmö (våren 2016) och i Stockholm (våren 2017), som gav mycket givande diskussioner och bidrag till projektet. Vi vill tacka alla som engagerat sig i diskussionerna och som gett av sin tid för att svara på frågor i intervjuer och tagit fram material som använts i projektet. Intervjuerna på regional nivå har utförts av Erik Johansson (LTH/K2). Intervjuerna med Stockholms läns landsting och medverkande konsultbyrå har utförts av Anna Anund (VTI/K2) och Erik Johansson (LTH/K2). Intervjuerna på kommunal nivå med tjänstemän i Malmö har utförts av Karin Grundström (MAU/K2).

Tack till Karin Brundell-Freij och till John Hultén för värdefulla kommentarer i samband med granskning av rapporten.

Slutrapporten har skrivits av Vanessa Stjernborg och Désirée Nilsson.

Malmö, juni 2018

*Désirée Nilsson*

Projektledare

# Sammanfattning

Föreliggande rapport är en sammanfattande rapport av projektet *hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling förstås och utvärderas*. Projektet har under en treårsperiod, och främst genom intervjuer, litteratur- och dokumentstudier, samlat kunskap om hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling förstås och utvärderas.

Syfte var att utforska hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen förstås och utvärderas. Projektet innefattar forskare från Lunds universitet, Malmö universitet och VTI samt representanter från Malmö Stad och Trafikverket. I projektet genomfördes tredelstudier, vilka finns listade i Bilaga 1. Delstudierna innehåller textanalys av styr- och visionsdokument, intervjuer och litteraturstudier. Denna rapport är en sammanställning av den empiri som insamlats i projektet som helhet.

Syftet är att utifrån den empiri och de resultat som framkommit under projektets gång, diskutera metoder och tillvägagångssätt för att identifiera kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling, samt att på ett samlat sätt belysa de utmaningar som har identifierats i projektet som helhet. Ambitionen är också, att med utgångspunkt i föreliggande syfte, resonera kring hur man både inom forskningen och ute i kommuner och regioner kan arbeta vidare med de utmaningar som identifierats.

I projektet har bland annat följande punkter uppmärksammats:

- Styr- och visionsdokument från kommuner och regioner visar på ett starkt fokus vid kollektivtrafikens bidrag till ekonomisk tillväxt och miljö. Många gånger är de antagna målen i dessa dokument av en mer mätbar karaktär. Det har under projektets gång lyfts en önskan om att tydligare kunna identifiera och utvärdera sociala effekter bland aktörer som arbetar med dessa frågor. Det upplevs inte sällan problematiskt att inkludera sociala effekter med nuvarande metoder, då de sociala effekterna många gånger anses mindre kvantifierbara och svårare att mäta.
- Det har också varit tydligt att det handlar om ytterst målstyrda verksamheter. Stort fokus ligger idag vid att öka marknadsandelarna gentemot bilen, snarare än att öka andelen resor med kollektivtrafiken. Målkonflikter beskrivs som vanligt förekommande.
- Det har identifierats upplevda förändringar i arbetssätt och synsätt sedan införandet av kollektivtrafiklagen 2012 med upprättandet av regionala kollektivtrafiksmyndigheter. Numera beskrivs arbetet ha ett ökat fokus på hur kollektivtrafik kan bidra till samhällsnytta på ett mer övergripande plan.
- Den regionala utvecklingen beskrivs i vissa fall att hamna i konflikt med samhällsekonomisk effektivitet. Exempelvis har regionerna målsättningar om att alla delar i en region ska ha god tillgänglighet till exempelvis arbetsmarknad och kollektivtrafik. Strävan efter samhällsekonomisk effektivitet kan dock bidra till en ojämn resursfördelning, inte minst för landsbygden.
- Det finns effekter av kollektivtrafik som inte fångas av de traditionella utvärderingsverktygen. Det gäller exempelvis möjligheter att värdera nya marknader och att fullt ut mäta utfall på exempelvis arbetsmarknad och näringsliv.

- Det finns stora nivåskillnader vid kollektivtrafikinvesteringar. Dels handlar det om den nationella, regionala och lokala nivån och dels handlar det om storleken på projekten (som kan variera från små justeringar till miljardprojekt). Det har under projektets gång identifierats olika behov av utvärdering beroende av nivåer.
- Det har också under projektets gång konstaterats att metodtillämpning och resultat är kontextberoende och att det råder en viss osäkerhet gällande möjligheter att överföra utvecklade metoder och resultat från olika satsningar.

I rapporten presenteras ett exempel på ett angreppssätt som skulle kunna användas för att på ett strukturerat sätt fånga exempelvis sociala effekter i planering av kollektivtrafik. Angreppssättet innefattar GIS som ett verktyg för att kombinera kvalitativa och kvantitativa metoder. Public Participation Geographic Information System (PPGIS), är ett samlingsbegrepp som inkluderar flera metoder, men som alla innebär någon form av spatial information. PPGIS möjliggör insamlandet av information från medborgarna/användarna och är därför också tänkt att kunna användas för att bidra till ett ökat demokratiskt deltagande. PPGIS har anammats av flera vetenskapsdiscipliner och av olika samhällsaktörer för att ta fram ett grundligare planeringsunderlag och för att exempelvis värdera olika typer av miljöresurser. Vi har inte sett att detta angreppssätt har använts inom transportplanering i Sverige, men bedömer att det skulle kunna vara ytterst användbart för detta ändamål.

Rapporten kan vara av intresse för alla som på något sätt arbetar med kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling.

# 1. Introduktion

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som ”persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” (Transportstyrelsen, 2018). Kollektivtrafiken anses fylla en betydande funktion i samhället, då många i dagligt bruk är beroende av denna typ av transport till arbete, utbildning och andra aktiviteter. År 2012 infördes en ny lag om kollektivtrafik (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik), vilken bland annat innebar en omorganisering av kollektivtrafiken. Det är fortfarande kommun och/eller landsting inom ett län som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, men de tidigare trafikhuvudmännen ersätts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet som är ansvarig för kollektivtrafiken inom länet, men det finns även möjlighet till länsöverskridande kollektivtrafik om den sörjer för resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande.

Varje kollektivtrafikmyndighet ska upprätta trafikförsörjningsprogram där målen för kollektivtrafiken ska fastställas i 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). Tanken med den nya lagen är bland annat att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska få ”bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning” (Regeringens proposition 2009/10:200 s. 1). Likväl att det ska bli lättare att arbeta över länsgränserna och i en tydligare samordning med annan samhällsplanering (Ibid.). Det finns även i den nya kollektivtrafiklagen en paragraf om att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Vidare kan satsningar på kollektivtrafik grundas i många olika syften, det kan handla om att skapa attraktivare städer och regioner, erbjuda hållbarare transportmöjligheter, att skapa en ökad tillgänglighet, att knyta samman noder osv. (Johansson et al., 2016; Stjernborg & Mattisson, 2016). Innan beslut om nya infrastruktursatsningar tas, behövs i regel underlag tas fram som visar på åtgärders troliga effekter. Likväl kan det också finnas önskemål om att i efterhand följa upp effekterna av genomförda satsningar. För detta finns diverse utvärderingsmetoder beroende på var i processen man befinner sig., dvs ex post och ex ante (Johansson et al. 2016). Metoderna kan sägas vila mot de tre dimensionerna av hållbarhet, dvs. ekonomisk-, miljömässig och social hållbarhet, med särskild betoning på de två förstnämnda.

I en nyligen publicerad forskningsöversikt har det visats finnas ett omfattande intresse av kollektivtrafikens effekter, i synnerhet de som rör ekonomiska- och miljömässiga perspektiv, även om den sociala dimensionen förekommer. En stor del av forskningen inom detta område är baserad på kvantitativa metoder. Forskningen bygger ofta på specifika fallstudier och det finns diskussioner om hur tillämpbart resultat från fallstudier och specifika åtgärder är i andra kontexter (Nilsson et al. 2017).

Mellan åren 2015-2017 pågick ett projekt om ”*Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*” (hädanefter refererat till *projektet*) vars syfte var att utforska hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen förstås och utvärderas. I projektet genomfördes ett flertal delstudier, vilka finns listade i Bilaga 1. Denna rapport är en sammanställning av den empiri som insamlats i projektet i helhet.

## 1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med föreliggande rapport är att utifrån den empiri och de resultat som framkommit under projektets gång, diskutera metoder och tillvägagångssätt för att identifiera kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling, samt att på ett samlat sätt belysa de utmaningar som har identifierats i projektet som helhet. Ambitionen är också, att med utgångspunkt i syftet, resonera kring hur det både inom forskningen och ute i kommuner och regioner kan arbetas vidare med de utmaningar som identifierats.

Särskilt fokus har lagts vid följande frågeställningar:

- Hur bidrar (utifrån insamlad empiri och resultat) kollektivtrafiken till samhällsutveckling?
- Vilka utmaningar har påvisats i projektet som helhet när det gäller metoder och tillvägagångssätt för att identifiera kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling?
- Hur kan det arbetas vidare med de utmaningar som identifierats inom ramarna för projektet?

## 1.2. Disposition

Kapitel 2 beskriver genomförandet av rapporten och hur det empiriska materialet som ligger till grund för rapporten har bearbetats, analyserats och insamlats. Kapitel 3 bygger på tidigare forskning och annan relevant litteratur och handlar om hållbarhet, urbanisering, kollektivtrafik, olika samhällsmål och metoder för att mäta effekter vid infrastruktursatsningar. I kapitel 4 redovisas resultat, dels från dokumentstudier, dels från intervjuer. I kapitel 5 diskuteras värdet av både kvalitativa och kvantitativa metoder för att fånga effekter och förändringar i samhället. Det ges också en presentation av ett angreppssätt som exempelvis kan nyttjas för att fånga mer sociala effekter av infrastruktursatsningar och där kvalitativa och kvantitativa metoder kan kombineras. I kapitel 6 diskuteras de resultat som har dragits och förslag på vidare forskning ges.



## 2. Genomförande

Denna rapport innehåller en sammanställning av den empiri som samlats in inom ramarna för projektet i sin helhet. Empirin består av dokumentstudier, litteraturstudier och intervjuer. Som ett första steg i arbetet med sammanställandet av denna rapport har tidigare projektrapporter och vetenskapliga artiklar som framställts under projektets gång lästs igenom (se bilaga 1).

Båda rapportförfattarna har också läst igenom transkriberat intervjumaterial från de tre fallstudierna som utförts inom ramen för projektet i helhet. I ett nästa steg har en innehållsanalys utförts och texten har brutits ner i övergripande teman enligt rubriksindelningen i resultatdelen. Därefter har texten kodats, denna process utfördes av huvudförfattaren, som också har sammanfattat resultatet i textform. Medförfattaren har därefter läst igenom och gett sina synpunkter och gemensamma slutsatser har dragits av det empiriska materialet.

Empirin har behandlats utifrån syfte och frågeställningar satta för denna rapport och inte utefter de syften och frågeställningar som funnits i respektive delstudie. Avsikten har varit att hitta perspektiv som inte lyfts i delstudierna och att få en samlad bild av hur kollektivtrafiken förstås och utvärderas.

I ett sista steg lämnades rapporten ut i sin helhet till övriga projektmedlemmar (inklusive de som utfört intervjuerna) för granskning, och projektgruppen fick möjlighet att komma med åsikter och synpunkter.

### 2.1. Delstudier i projektet

I detta stycke ges en kortare sammanfattning av genomförandet av de tre delstudier som utförts inom ramen för projektet i helhet. En delstudie bygger på innehållsanalyser av övergripande styr- och visionsdokument framtagna av regioner och kommuner i Sverige. Syftet med studien är att beskriva vilken roll och vilka värden som regionala- och kommunala politiska beslutsfattare tillmäter kollektivtrafiken, och vad kollektivtrafiken förväntas bidra med på den lokala samhällsnivån. Studien innefattar material från tre mandatperioder och över 140 dokument, i de flesta fall från 2008, 2011 och 2015. Representerade i materialet är 15 (av totalt 21) regioner och 27 kommuner (av totalt 290). Det fanns en ambition om att täcka in alla regioner, men det var inte alla regioner som gav någon respons på den kontakt som togs. För kommunerna gjordes ett slumpmässigt urval baserat på kommuntyp och geografiskt läge. Till grund för uppdelningen av olika kommungrupper ligger kommungruppsindelningen från 2011 från Sveriges kommuner och landsting (SKL, 2011), där det fokuseras på de fem första grupperna (storstäder, förortskommuner till storstäder, större städer, förortskommuner till större städer och slutligen pendlingskommuner). Analysprocessen sker via en stegvis innehållsanalys (se Stjernborg & Mattisson, 2016).

En annan delstudie i projektet baseras på en litteraturgenomgång och ger en översikt av de vanligaste utvärderingsverktygen. En rapport är sammanställd och i den beskrivs olika analysmetoder för att studera och förstå samhällseffekter av kollektivtrafikåtgärder på olika nivåer (se Johansson et al. 2016).

Inom ramen för projektet har också tre fallstudier utförts. En med syfte att analysera regional transportplanering i Sverige. Studien innefattar nio intervjuer med aktörer i fem regioner, som på olika sätt arbetar med kollektivtrafik. Frågor som exempelvis berörs är; hur regionerna arbetar med kollektivtrafiken, vilka mål de arbetar mot, vilka metoder som använts för att fånga kollektivtrafikens effekter och om där finns några kunskapsgap som dessa aktörer identifierat? (se Johansson et al., 2017).

En fallstudie fokuserar på Spårväg Syd i Stockholm. Utgångspunkten från planeringshåll är att Spårväg Syd ska bidra till samhället på såväl strukturell nivå (systemnivå), som enskilt objekt (objektsnivå). Det övergripande syftet med studien är att få en förståelse för kollektivtrafiksektorns bedömning av identifierade verktyg för beräkningar av samhällseffekter av större kollektivtrafikinvesteringar. Intentionen är att arbetet ska bidra till ökad kunskap kring vad för effekter, på systemnivå, som behöver beaktas vid framtida satsningar. Fokus ligger vid aktörer som på olika sätt varit involverade vid framtagande av beslutsunderlag inför byggandet av Spårväg Syd. Två intervjuer genomfördes, en med representanter för Stockholms läns landsting (SLL) och en med personer från den konsultfirma som deltagit vid effektberäkningar avseende samhällsnyttan. Företrädesvis var det trafikanalytiker som deltog. Intervjuerna berörde frågor såsom tankar om nyttan med Spårväg syd, vilka metoder som använts för att identifiera effekterna, diskussion om metodernas relevans, vad som anses viktigt att tänka på inför framtida infrastrukturinvesteringar m.m. (se Johansson & Anund, 2018).

I den tredje och sista fallstudien inom ramen för detta projekt, utfördes sju semi-strukturerade intervjuer med tjänstemän på gatukontoret och stadsbyggnadskontoret i Malmö. Syftet med studien är att analysera hur planerare förstår och värderar kollektivtrafikens bidrag till stadsutveckling. Intervjuerna berörde frågor om kollektivtrafikens bidrag till stadsutveckling, om mål kommunen arbetar mot, hur infrastrukturprojekt värderas mm. (se Grundström, kommande).

### 3. Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling

I detta kapitel presenteras en kortare bakgrund till de tre hållbarhetsdimensionerna, ekonomisk-, miljömässig- och social hållbarhet, liksom att urbanisering, kollektivtrafik och samhällsmål diskuteras. Det ges också en kortare inblick i en del av de metoder som används för att fånga effekter inom respektive del. Kapitlet bygger främst på tidigare forskning och annan relevant litteratur.

Hållbar utveckling fick sin internationella spridning 1987 genom rapporten *Vår gemensamma framtid*. Brundtlandkommissionen definierade hållbar utveckling som att ”en hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (FN, 2012). Inom området finns tre dimensioner, dvs. ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet. Dessa delar anses som ömsesidigt beroende av varandra för att på så vis skapa en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Under senare årtionden har en fundamental förändring skett, då urbaniseringen ökat snabbare än någonsin (OECD, 2015; United Nations, 2014). Fler och fler människor bor i större städer, i städer inom pendlaravstånd till större städer och i rurala områden nära tätorter. Som en följd har många urbana områden ställts inför stora transport- och mobilitetsutmaningar, samtidigt som de miljömässiga-, ekonomiska- och sociala konsekvenserna har ökat. Många av dagens utmaningar med utsläpp av fossila bränslen, global uppvärmning, fattigdom och social exkludering är ytterst relevanta för transportsektorn (Cervero, 2013). Transportsektorn är ansvarig för en fjärdedel av de globala energirelaterade växthusgasutsläppen och visar på en snabbare ökning av utsläpp än någon annan sektor (United Nations, 2018).

Samtidigt har urbaniseringen lett till en ojämn befolkningsfördelning, där mindre rurala områden utom pendlingsstråken har fått en allt glesare befolkning och många gånger med en allt högre andel äldre (Boverket, 2012), vilket bland annat har relaterat till en ojämn arbetsför befolkning. Detta ökar trycket på redan pressade mer perifera områden (Lindblad, et al. 2015), inte minst då kostnader för att upprätthålla tillgången till kollektivtrafik ökar, samtidigt som skatteintäkterna sjunker (Fjertorp, 2013). Rurala hushåll har visat på ett ökat bilberoende i förhållande till urbana hushåll (Pyddoke & Creutzer, 2014). Befolkningsprognoser förutspår en fortsatt omfördelning av befolkningen (Lindblad, et al., 2015). Enligt OECD (2015) bör det vara en kärnfråga för beslutsfattare att garantera tillgänglighet till arbete och utbildning och annan service för alla medborgare, för att undvika segregation och för att främja integration.

Vidare, innebär det övergripande transportpolitiska målet i Sverige att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i *hela landet*” (prop. 2008/09:93). Till detta finns funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa

(Regeringskansliet, 2018). Samtidigt ses kollektivtrafiken som strukturerande (Bjerkemo, 2011) och som ett verktyg för att nå andra mål i samhället, såsom miljömässiga mål, mål relaterade till tillväxt och tillgänglighet till arbetsmarknader, utbildning mm. (Ibid.). Kollektivtrafiken ses också som viktig för välfungerande och inkluderande städer (OECD, 2015; UN Habitat, 2013). Samtidigt som Boverket, i vision Sverige 2025, förespråkar flerkärnighet och utvecklandet av urbana stations samhällen, där kommuner och regioner är sammanlänkade genom kollektivtrafik (Boverket, 2012; Boverket, 2018). Utvecklandet av kollektivtrafiken och mer hållbara alternativ till bilen är också ytterst relevant i arbetet med ett flertal av de globala målen och agenda 2030 för en hållbar utveckling, inte minst när det exempelvis gäller målen om att bekämpa klimatförändringen, utveckla hållbara städer och samhällen, att arbeta för hälsa och välbefinnande och en ökad jämställdhet (se vidare globalamalen.se).

Sverige har också ett långsiktigt klimatmål om att år 2045 ska Sveriges sammanlagda nettoutsläpp vara noll. Till detta ska olika etappmål uppnås längs vägen. Ett av dem är att Sveriges utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 i jämförelse med 2010 års utsläpp. Inrikes flygen är här inte inräknade (Naturvårdsverket, 2018). Detta lyfter kollektivtrafikens roll ytterligare, för att dessa mål överhuvudtaget ska vara möjliga att uppnå, krävs en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är även i centrum för Sverigeförhandlingen, med huvudfokus på utbyggnad av höghastighetsjärnväg mellan Sveriges tre storstäder. Ett flertal av projekten inom stadsmiljöavtalen berör också utveckling av kollektivtrafiken för att arbeta mot en hållbar samhällsutveckling och för att främja resandet med mer hållbara färdmedel såsom kollektivtrafik, gång eller cykel (se Trafikverket, 2018a).

För att lyckas uppnå uppställda mål (både globala och nationella), måste en mer transporteffektiv utveckling gynnas. Inte enbart genom bränslesnålare fordon och elektrifiering, men också genom att nyttja transportsystemet på ett effektivare sätt. Detta inkluderar planering av attraktiva och tillgängliga städer, med en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik (Trafikverket, 2018b), för att den på så vis ska kunna bli ett starkt alternativ till bilen. Transportinvesteringar anses också påverka utvecklingen av samhällen och ses som vitala för en transporteffektiv utveckling (Trafikverket, 2018c), och för välfungerande och inkluderande samhällen.

Lucas & Jones (2012) lyfter dock problematiken i att det vid infrastrukturinvesteringar bland annat, kan uppstå målkonflikter mellan ekonomiska, miljömässiga och sociala mål. Att arbeta mot en dimension, kan i vissa fall krocka med ambitionerna om att arbeta mot de andra två dimensionerna. Kritik har också riktats mot dagens stora fokus mot urbana områden och utvecklandet av flerkärniga avknoppningar sammanlänkade genom kollektivtrafik, medan mer perifera områden inte sällan negligeras (Hela Sverige, 2018).

### 3.1. Ekonomisk och miljömässig hållbarhet

Infrastruktursatsningar och investeringar som leder till förbättrade möjligheter för persontransporter påverkar situationen för såväl individer som företag. Individer använder transporter för att kunna ta sig från hemmet till arbete, skola, fritidsaktiviteter, shopping m.m. Transporter möjliggör att individer kan bo på en geografisk plats och

arbeta på en annan plats. Eftersom det då finns en större arbetsmarknad tillgänglig att söka arbete på, kan det då också finnas möjligheter att hitta arbete som passar bättre med individens kompetens och som dessutom ger en högre inkomst. Det kan också vara effektivare för företagen om de får ”rätt man på rätt plats”, så att den anställdes erfarenhet och kompetens matchar väl med de behov som företag har för sin verksamhet. Kollektivtrafiken kan medverka till att matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare blir bättre, vilket kan bidra till en ökad välfärd för samhället eftersom resurser används på ett effektivare sätt. Utöver matchning på arbetsmarknaden bidrar förbättrad infrastruktur till att företag når ut på en större marknad, både när det gäller att hitta insatsvaror till sin produktion, men också för att sedan få avsättning för sina egna varor.

Investeringar i infrastruktur genomförs i Sverige till största delen med skatteintäkter. Tillhandahållande av kollektivtrafik genomförs också med betydande subventionering med offentliga medel. Det är motiverat att samhället understödjer att kollektivtrafik finns tillgänglig för individer, då det kan bidra till positiva nyttor för medborgarna. Dessa positiva samhällseffekter som kollektivtrafiken kan bidra med är inget som marknaden kan kvantifiera och värdera i samband med en investering. Det behövs då att samhället intervenerar för att se till att tillräckligt med kollektivtrafik tillhandahålls för att möta samhällets samlade värderingar av de nyttor som kollektivtrafiken skapar för samhället. Samhällets resurser är begränsade och därför kan inte alla förslag på åtgärder genomföras, utan det måste ske ett urval mellan olika alternativ. Samhällsekonomiska utvärderingar används när det inte finns en marknad, eller då marknadspriserna inte speglar samhällsnyttor eller samhällskostnader.

Kostnadsnyttoanalyser (eng Cost Benefit Analysis) är en utvärderingsmetod som används för att kunna välja mellan olika alternativa åtgärder. En kostnadsnyttoanalys genomförs i olika steg, där ett första steg är att identifiera vilka nyttor och kostnader som åtgärder medför. Dessa effekter behöver sedan kvantifieras och värderas så att de kan ställas upp i en kalkyl för att beräkna om samhällsnyttor överstiger kostnader. I kalkylen räknas också nuvärden för att kunna jämföra nyttor och kostnader som infaller vid olika tidpunkter. Det är ofta som det inte går att kvantifiera och/eller värdera alla effekter som åtgärder i kollektivtrafiken kan medföra, då diskuteras dessa i en analys som kompletterar kalkylen. I Trafikverkets samhällsekonomiska analyser samlas dessa effekter i de så kallade samlade effektbedömningarna (Trafikverket 2018c). Det finns flera metoder som kan användas för att uppskatta värden på effekter. Flertalet av dessa använder ändå marknadspriser för att indirekt uppskatta värden på olika effekter, detta gäller ex hedoniska prismodeller och reskostnadsmetoden. Dessa metoder tillhör kategorin av metoder som brukar kallas stated preference, vilka baseras på människors faktiska agerande. Det finns även metoder, tillhörande s.k. stated preference metoder, som använder sig av ex hypotetiska valsituationer där respondenter får uttala sina preferenser för olika åtgärder.

Kritiken mot CBA är omfattande i den vetenskapliga litteraturen (Frank, 2008). Den inkluderar metodikens teoretiska grund, ambitionen att nuvärdesberäkna framtiden, fördelningsfrågor, värderingsproblem och undersökningsmetoder för att värdera effekter. Kostnadsnyttoanalysen utgår från en utilitaristisk syn, där nyttan i samhället ska maximeras. I CBA har Kaldor-Hicks kriteriet anammats, vilket innebär att om samhället som helhet gynnas av en åtgärd är det tillräckligt för att motivera att åtgärden genomförs. I teorin är tanken sedan att de som vinner på en åtgärd ska kompensera de som förlorar.

Hultkrantz och Nilsson (2008) menar att fördelningseffekter som kan uppkomma med olika åtgärder ofta är svåra att spåra. Om det finns konsekvenser av åtgärder som särskilt drabbar enskilda eller grupper av individer är det viktigt att dessa uppmärksammas i beslutsunderlaget.

För att nuvärdesberäkna framtiden används diskonteringsränta, vilken inkluderar mer än bara kalkylräntan. I diskonteringsräntan återspeglas samhällets riskbenägenhet och värdering av framtida generationers möjligheter att konsumera resurser. Om det finns stora osäkerheter i vilka konsekvenser en åtgärd kan medföra, särskilt om det finns stora miljökonsekvenser, rekommenderas en låg diskonteringsränta (Pindyck, 2007). En annan osäkerhetsfaktor är att det inte heller går att veta något om framtida generationers preferenser.

De ekonomiska effekterna av investeringar i infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder kan inte fångas fullt ut i en CBA. En del av effekterna fångas av minskade restider annars används andra modeller för att värdera de indirekta ekonomiska effekter som kan uppkomma (se Johansson et al. 2016). I rapporten *Lokaliserings- och tillväxteffekter i samhällsekonomiska analyser – en förstudie* jämförs olika metoder för att fånga dessa indirekta effekter (WSP, 2008). Metoderna som jämförs är SAMLOK, DYNLOK, RUT (regional utvecklingsmodell) och ÅF-Infraplan. Den sistnämnda är huvudsakligen en kvalitativ analysmodell medan övriga tre baseras på kvantitativ analys med möjligheter att simulera åtgärder och möjliga utfall av dessa.

Miljöperspektivet märks också i de transportpolitiska målen eftersom transportpolitiken också ska säkerställa en ”långsiktigt hållbar” transportförsörjning. Kostnadsnyttoanalyser används även när det finns miljöeffekter av åtgärder. Påverkan på miljö har ofta en hög osäkerhet (Pindyck, 2007), vilket kan bero på en stor osäkerhet kring hur konsekvenser utvecklar sig. Konsekvenser kan resultera i oåterkalleliga effekter såsom att miljöresurser försvinner helt och konsekvenser kan förekomma under en mycket lång tidsperiod.

I Johansson et al. (2016) presenteras en översikt över de utvärderingsverktyg som används eller skulle kunna användas för att ta fram beslutsunderlag för kollektivtrafik. Förutom de verktyg som redan har lyfts här så diskuteras även miljökonsekvensbeskrivningar och multikriterieanalyser som möjliga att använda. I konsekvensbeskrivningar används kvalitativa bedömningar och de är ofta praktiska verktyg att ta till om det finns andra politiska målsättningar utöver samhällsekonomisk effektivitet. Miljökonsekvensbeskrivningar har funnits med i transportplaneringen under många år och det finns lagstiftning som reglerar processen och innehållet i konsekvensbeskrivningen.

Johansson et al. (2016) redogör också för möjligheten att använda multikriterieanalys (MCA). MCA används även för att göra helhetsvärderingar, men utifrån andra kriterier än att effekter går att värdera i kronor. Kritik mot MCA är att viktningen och uppställning utifrån andra beslutskriterier riskerar att uppfattas som godtycklig och ge sken av vetenskaplighet (Naturvårdsverket, 2009). Fördelar med metoden är att även den bidrar till tydlighet i ställningstagandet och att den ger möjlighet för mer flexibilitet när det gäller beslutskriterier.

Det finns, som också har nämnts, mycket kritik mot kostnadsnyttoanalysen. I kostnadsnyttoanalysen finns många osäkerhetsfaktorer, vilket är väsentligt att vara medveten om. Därför är det viktigt att inte bara använda resultat, ex nettonuvärdeskvoter,

rakt av utan reflektion om vad de omfattar. Ingen utvärderingsmetod kan fullständigt återspegla verkligheten, men genom att använda flera metoder som kan beakta andra kriterier än enbart ekonomi, skulle en tydligare helhetsbild kunna skildras. Arrow et. al. (1996) drar slutsatsen att kostnadsnyttoanalyser är mycket användbara för att på ett konsistent sätt organisera olika typer av information. De kan vara till stor användning för att utveckla processen och analysen av olika regleringar, samt för att utvärdera beslutsprocessen. Även Hultkrantz och Nilsson (2008) menar att kostnadsnyttokalkylen bidrar till en strukturering av beslutsproblemet och beskrivning av olika alternativ.

### 3.2. Social hållbarhet

Intresset för social hållbarhet har vuxit markant under senare år, från att fokus främst har legat vid ekonomisk och miljömässig hållbarhet sedan sent 80-tal. Inom transportsektorn har de sociala frågorna nu kommit att bli en av de stora utmaningarna världen över (Lucas & Jones, 2012). Den sociala dimensionen anses ofta vara svårämbar och mindre kvantifierbar. Begreppet social hållbarhet saknar också en enhällig definition (Åhman, 2013). Enligt the ODPM (2004) inbegriper social hållbarhet ett brett spektra av frågor och berör platser där människor bor och arbetar, både idag och i framtiden. Andra kännetecknande särdrag anses vara fysiska miljöer som är trygga, välplanerade och som främjar social inkludering (ODPM, 2004). Social hållbarhet beskrivs många gånger som starkt förankrad med livskvalitet och välbefinnande (Åhman, 2013), och som ett multidimensionellt begrepp med överlappande termer i form av exempelvis socialt kapital, socialt deltagande, social inkludering och social exkludering (Dempsey et al., 2011). Det finns många som menar att social hållbarhet och mänskliga rättigheter är oskiljbara och att genomdrivandet av de mänskliga rättigheterna är nödvändigt för att nå en hållbar utveckling (UNAC, 2017).

Det riktas kritik mot att den sociala dimensionen har blivit åsidosatt i förhållande till den ekonomiska och miljömässiga dimensionen. Likväl har kritik riktats mot att den sociala dimensionen inte sällan har blivit inbegripen i en diskurs sammanflätad med utveckling och ekonomisk tillväxt (Vallance et al., 2011). Begreppet social hållbarhet i sig har också kritiserats för att vara ett vagt begrepp (Opp, 2017) och ett "concept in chaos" (Vallance et al., 2011:342), vilket hänsyftas till den stora flora av termer som används i relation till begreppet, liksom bristen av en enhällig definition (Vallance et al., 2011). För att återge en definition som det ofta refererats till genom åren, definierar Littig & Grießler (2005:72) social hållbarhet enligt följande:

Social sustainability is a quality of societies. It signifies the nature-society relationships, mediated by work, as well as relationships within the society. Social sustainability is given, if work within a society and the related institutional arrangements: Satisfy an extended set of human needs [and] are shaped in a way that nature and its reproductive capabilities are preserved over a long period of time and the normative claims of social justice, human dignity and participation are fulfilled.

Det finns också paraplybegrepp som då och då används istället för begreppet social hållbarhet. Rapporten *State of the World's Cities 2010/2011* från UN-habitat kan nämnas som ett exempel på där flertalet forskares bidrag snarare relaterar till "The Right to the City" än till social hållbarhet. Detta paraplybegrepp innefattar fyra dimensioner av jämlikhet – ekonomisk, social, politisk och kulturell, vilka tillsammans är viktiga för social inkludering (jmf. Gustavsson & Elander, 2013:6).

Sociala dimensioner har, som redan nämnts, fått ett ökat intresse inom transportsektorn. Sociala konsekvenser knutna till transporter och mobilitet är ytterst relevant, inte minst för mer sårbara grupper såsom äldre, barn, etniska minoriteter, människor med funktionsnedsättning osv., men också för människor som exempelvis bor i mer perifera lägen. Sociala effekter anses många gånger vara svårare att mäta och kvantifiera, forskningen är dock starkt enhällig om att sociala implikationer i varierande form kan minska människors förmåga till att tillfullo delta i samhället och kan i sin tur leda till social exkludering och isolering (Lucas & Jones, 2012).

En nyligen publicerad kunskapsöversikt (Nilsson et al., 2017), där vetenskapliga artiklar om kollektivtrafik från 2010 och framåt studerats, visar på ett starkt intresse för kollektivtrafikens effekter. Framförallt förekommer studier som behandlar ekonomiska och miljömässiga perspektiv. Även om det finns studier som behandlar mer sociala perspektiv, är dessa i nuläget få. Forskningen är också till stor utsträckning baserad på kvantitativa metoder, och det förekommer viss diskussion kring problematiken i att söka fånga effekter av en mer social karaktär.

Enligt en del forskare finns också ett behov av att inkludera mer subjektiva perspektiv i hållbarhetsarbetet, vilket kan insamlas inte minst genom kvalitativa metoder, för att skapa en djupare förståelse av den värld vi lever i. Vallance et al., 2011:347 menar att:

Expanded readings of social sustainability indicate the need to rely less on 'objective data' and 'scientific evidence' to stimulate changed human perspectives on bio-physical environmental issues. This is not a call to abandon environmental science, but rather a suggestion that its practitioners work alongside social scientists in order to explore how residents interpret, and incorporate concerns about, the places in which they live and the world around them.

I efterföljande stycke ges en kortare summering av exempel på hur det har arbetats med att fånga mer sociala effekter.

### 3.2.1. Att fånga sociala effekter

Ur ett internationellt perspektiv är social impacts assessments (SIA) en vanlig metod för att fånga sociala förändringar i den fysiska miljön, en metod utvecklad under 1970-talets USA. I litteraturen förekommer två riktningar, den amerikanska och den internationella (Wong, 2014). År 2003 presenterades två betydelsefulla dokument - *the International Principles for Social Impact Assessment* och *the Principles and Guidelines for Social Impact Assessment in the USA*. Det finns vissa spänningar mellan de två riktningarna och det pågår en del kritiska diskussioner (se exempelvis Wong, 2014; Vanclay, 2006).



Det finns även här ett flertal definitioner och en hel del diskussioner om vad definitionerna ska innebära. En av de tidigare definitionerna skrevs av US Interorganizational Committee 1993 (s. 1, återfinns även i Vanclay, 2006:9) och lyder enligt följande:

We define social impact assessment in terms of efforts to assess or estimate, in advance, the social consequences that are likely to follow from specific policy actions (including programs, and the adoption of new policies), and specific government actions (including buildings, large projects and leasing large tracts of land for resource extraction), particularly in the context of the U.S. National Environmental Policy Act of 1969 or "NEPA" (P.L. 91-190, 42 U.S.C. 4371 et seq.).

I Sverige kallas social impacts assessments ofta för sociala konsekvensanalyser eller sociala konsekvensbeskrivningar (SKA eller SKB). Det finns i vissa länder lagkrav på någon form av social konsekvensbeskrivning, detta är inte fallet i Sverige. Det innebär dock inte att metoden inte används, utan den tillämpas inom olika områden och i olika delar av landet, likväl till viss del inom transportområdet. År 2015 gav Trafikanalys även uppdraget om att undersöka hur införandet av SKB i infrastrukturplaneringen kan agera som styrmedel för att uppnå transportpolitiska funktionsmålets preciseringar (Trafikanalys, 2017). Utredningen drog slutsatsen om att "krav bör ställas på att inkludera SKB i processerna för infrastrukturplaneringen på nationell, regional och kommunal nivå. Det bedöms sammantaget bidra till ökad måluppfyllelse för de transportpolitiska målen" (Trivector Traffic, 2015:3). I utredningen beskrivs en social konsekvensbeskrivning som ett sätt att "synliggöra de olika grupper som finns i samhället samt systematiskt beskriva sociala konsekvenser som ny infrastruktur kan få för respektive grupp" (Trivector Traffic 2015:6).

Många kommuner och regioner i Sverige har utvecklat egna former av sociala konsekvensanalyser/beskrivningar, särskilt uppmärksammat är Göteborgs arbete. Det finns också exempel på sociala konsekvensbeskrivningar inom transportsektorn, Spårväg Syd är ett exempel (Trafikförvaltningen 2015) och utredningen om framtidens kollektivtrafik i Malmö ett annat (Malmö stad 2009).

Även här har problematiken om det kvantifierbara och det icke-kvantifierbara lyfts. Exempelvis identifierades i förstudien för Spårväg syd, att spårvägen inte skulle bli samhällsekonomiskt lönsam. Författarna drar slutsatsen om att en samhällsekonomisk kalkyl inte räcker för att beskriva investeringars alla effekter på samhället, där de menar att "vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera" (Trafikförvaltningen, 2015:3). I en rapport om *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen* dras också slutsatsen om att kommuner och regioner har haft svårt för att behandla sociala nyttor, inte minst då det finns en problematik i att definiera vad sociala nyttor är. Författaren menar också att sociala värden behöver sättas i ett objektivt och kvantifierbart sammanhang för att de lättare ska få vikt: "därtill finns det säkert möjligheter att, på motsvarande sätt som inom miljöekonomin, arbeta vidare med att uttrycka sociala värden i ekonomiska termer för att på så sätt ge dem legitimitet" (Winter, 2015). Emellertid bör det poängteras att värdet av mer kvalitativa metoder och den kunskap som dessa ger inte ska underskattas. För att återgå till Vallance et al. (2011)

betonar de snarare att det objektiva och det subjektiva behöver gå hand i hand och då också det naturvetenskapliga och det samhällsvetenskapliga. I antologin *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken* från Stockholms universitet lyfts problematiken i att fånga sociala effekter i kollektivtrafiken och de menar att det råder en oenighet om hur integrerandet och kvantifierandet av sociala nyttor vid satsningar i kollektivtrafiken ska ske (Wimark, 2017). I antologin förespråkas en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder.

För att balansera behovet av att öppet utforska transportrelaterad exkludering och dess utbredning, är en integration av kvantitativa och kvalitativa bedömningar att rekommendera, särskilt i den svenska kontexten, där de senare saknas (Honkaniemi et al. 2017). .

De lyfter också hur många forskare kritiserat exempelvis kostnads- och nyttoanalysers (CBA) begränsningar, där metoderna kan fånga diverse ekonomiska perspektiv, men att de besitter en oförmåga att redogöra för mer komplexa sociala konsekvenser, inte minst då det gäller missgynnade grupper. Författarna menar att varken CBA eller MCA (multikriterieanalyser) är verktyg att rekommendera för sociala hållbarhetsanalyser. De lyfter diverse exempel på kombinationer av metoder och även då på hur GIS kan inkorporeras som ett verktyg. De understryker att GIS-tekniken kan vara ”mycket användbar när den används för att framställa kollektivtrafikinфраstruktur i förening med kvalitativa indikatorer på social hållbarhet” (Honkaniemi et al. 2017:41).

Kritik mot de traditionella mer tekniska metoder som många gånger används vid infrastruktursatsningar och stadsomvandlingsprogram har också riktats av exempelvis Fainstein (2010), där hon vill framlyfta en mer demokratisk planeringsprocess, inte minst för att stärka utsatta grupper i planeringen.

## 4. Kollektivtrafikens roll i samhället

I detta avsnitt redovisas resultat, dels från dokumentstudier och dels från intervjuer. Avsnittet inleds med kollektivtrafikens samhällseffekter. Därefter behandlas mål, samverkan och politiskt inflytande, för att avslutas med måluppföljning och samhällsekonomiska analyser.

### 4.1. Kollektivtrafikens samhällseffekter

Kollektivtrafiken har alltigenom projektets gång tillräknats bidra till en rad samhällseffekter. Inom ramarna för projektet utfördes en empirisk inventering över kollektivtrafikens roll i den kommunala- och regionala praktiken, där styrdokument från ett urval av kommuner och regioner analyserades (se Stjernborg & Mattisson, 2016). Kollektivtrafiken beskrivs i de studerade dokumenten ofta som ett medel och redskap för att nå samhällsmål inom områden som bl. a. rör tillväxt, miljö och regional- och kommunal utveckling. Kollektivtrafiken tycks därigenom som särskilt viktig för ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Den beskrivs som ett miljövänligare alternativ till bilen och som viktig för ekonomisk tillväxt, dvs. för arbetsmarknad och näringsliv. Kollektivtrafiken beskrivs också som viktig för en ökad tillgänglighet och för att koppla samman noder, både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Kollektivtrafiken tillmäts många samhällsviktiga värden och beskrivs i flertalet fall som livsnödvändig, något som ligger rätt i tiden och som det bör satsas på. Kollektivtrafikens egenskaper beskrivs exempelvis som:

Kollektivtrafikens kapacitet att transportera många miljömässigt och trafiksäkert är överlägset bilen. En väl utbyggd kollektivtrafik möjliggör därför ett långsiktigt hållbart samhälle (citat från Landstinget i Västmanland i Stjernborg & Mattisson 2016:14).

Inom ramen för projektet har också en rad intervjuer med planerare och andra aktörer utförts. Utifrån en samlad analys av intervjumaterialet har det konstaterats att kollektivtrafiken även i detta material anses bidra till snarlika samhällsnyttor som nämns i de analyserade dokumenten.

I intervjuerna med *regionala aktörer* beskrivs kollektivtrafiken av ett flertal personer som viktig för att skapa attraktivitet och starka stråk. Kollektivtrafiken beskrivs också som betydelsefull för regional utveckling och för en välfungerande arbetsmarknad. Byggnad i kollektivtrafikstarka stråk bör enligt informanterna prioriteras och kollektivtrafiken bör också vara strukturbildande. Ett par informanter beskriver kollektivtrafikens förmåga att fungera som ett verktyg för att nå andra mer övergripande mål och visioner. En av

informanterna menar att det är viktigt att hela tiden motivera och synliggöra kollektivtrafikens potential, inte minst när det finns konkurrens om budgeterade medel:

Det är ju för hela kollektivtrafikens verksamhet, vi slåss ju nu om samma budgetpengar som sjukvård och kultur. Där är ju hela tiden - att vi får motivera och synliggöra kollektivtrafikens potential... (Intervjuperson 4).

Kollektivtrafiken beskrivs som ett färdmedel som måste vara konkurrenskraftigt (såväl ur ett budgetperspektiv som ur ett färdmedelsperspektiv) och som det färdmedel som ska prioriteras i de centrala delarna av städerna. Enligt några informanter finns också en uttalad strävan om att öka konkurrenskraften i kollektivtrafiken genom att närma sig bilens kvalitet, i första hand genom att minska restider och öka turfrekvenser.

Kollektivtrafikens roll för miljön är också något som överlag behandlas. En av informanterna menar att miljö är något som alla "har med på något sätt", dels genom att köra fordon på förnybara drivmedel, dels genom att få över bilister till kollektivtrafiken. Det finns dock en informant som menar att miljöfrågor och sociala frågor än så länge får hålla sig åt sidan i den berörda regionen, till fördel för ekonomiska aspekter och tillväxt.

Kollektivtrafiken har ju en roll att spela för att förverkliga tillväxtstrategin och vi vet ganska väl vad kollektivtrafiken ska leverera [...]. Vi ska se till att ha bra förbindelser [...]. Det är det vi ska fixa. Och vi ska se till att arbetsmarknaden fungerar bra. Och så finns det då saker vi inte ska bry oss om. I och med att vi har valt den linjen så har vi valt bort regionalpolitiken, miljö, social hållbarhet. Det är väldigt nedtonat.. (Intervjuperson 6).

I intervjuerna med *lokala aktörer* lyfts kollektivtrafiken av samtliga intervjupersoner som bidragande till hållbar utveckling, antingen ekonomiskt- miljömässigt eller socialt. En av intervjupersonerna poängterar att ingen av hållbarhetsdimensionerna får ta över, utan att alla bitarna måste inbegripas, men att det i slutändan är en politisk fråga. Samma person pekar på trender i hållbarhetsfrågan:

...det finns ju genom tiden en förskjutning av olika perspektiv som anses för tillfället vara det som man måste jobba med och man... där kan man säga att... ja det har hela tiden funnits en ekonomisk dimension att med, med förflyttningar på något sätt... effektivisera och skapa liksom... förutsättningar för att, för ekonomisk tillväxt... och det, sedan har man upptäckt att det medför en massa olägenheter i form av miljöproblem... lokalt, regionalt, globalt, allt va så, så då har man liksom jobbat med, med den hållbarhetsdimensionen, försökt integrera det... och nu kommer det ju allt mer planering inriktad mot social hållbarhet... (Intervjuperson C).

Ett flertal av informanterna beskriver kollektivtrafiken som stommen för stadsutveckling, genom att bebyggelse och handel utvecklas längs stråken;

Det är ju kollektivtrafiksatsningarna då som har varit stomme för också en stadsutbyggnad och handelsutbyggnad... som gör att, att ett tidigare perifert läge är något helt annat nu (Intervjuperson B).

Andra benämner kollektivtrafiken som strukturbildande och som att kollektivtrafiken har sammankopplande egenskaper, både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Att kollektivtrafiken skapar möjligheter för nya arbetsmarknader, inte minst med Öresundsbron som exempel. Att god kollektivtrafik attraherar företag och att företagen själva uppvaktar kommunen för att få goda kollektiva förbindelser; ”när det gäller kollektivtrafik så är det ju ständigt... företagen uppvaktar ju oss hela tiden” (Intervjuperson C). Flera av personerna lyfter också ekonomiska fördelar i form av ökad attraktivitet och ökande fastighetspriser i kollektivtrafknära lägen. Någon pekar även på förändringar i samhället, både när det gäller lokalisering av företag och bosättningar.

Det är ju verkligen sådär... hur nära en tunnelbanestation eller, eller en pendeltågstation är bostaden? Är den inom ett visst antal meter, ja då skruvar vi upp värdet på bostaden för det är där folk vill bo (Intervjuperson F).

Man bosätter sig kanske där det är bra transporter mer idag än att förr flyttade man till en stad och sedan bodde man där och jobbade där och fick sin guldklocka [...] nu handlar det mer om att bygga för gång och cykel och kollektivtrafik ju... Och trevligare stadsmiljö [...] Sydsvenskan är ett bra exempel som låg där vid motorvägen innan och nu ligger på Triangeln ... det är ju någonting som är bra, ett tecken på samhällsutvecklingen... Då var det ju superintressant att ligga där i ett nytt fint hus precis vid motorvägen. Jättebra tillgänglighet och nu ligger de mitt i centrum istället... (Intervjuperson E).

Likväl är det flera personer som lyfter vikten av knutpunkter och hur handeln drar sig mot dessa. Kollektivtrafiken kopplas också samman till bostadsbyggande och till att nya bostäder i regel byggs i lägen med god kollektivtrafik och några av informanterna refererar till Sverigeförhandlingen; ”det är väl lite det som ligger i Sverigeförhandlingarna också [...] det är ju för att man vill få igång bostadsbyggandet också” (Intervjuperson D).

Viktigt i kommunen idag är förtätning, och där anses kollektivtrafiken vara extra betydelsefull; ”för den samhällsutveckling vi har nu då med den här förtätningen och satsa på kollektivtrafknära lägen [...] funkar inte kollektivtrafiken så brakar det ihop helt enkelt” (Intervjuperson B). Flera informanter känner dock en viss oro inför eventuella negativa effekter av en ökad attraktivitet i stationsnära lägen och att det möjligen kan sätta igång gentrifieringsprocesser som i sin tur får negativa sociala spillningseffekter.

Även flera av de kommunala informanterna höjer kollektivtrafiken som ett mer miljövänligt färdmedel, i synnerhet genom miljövänligare fordon (där de i första hand hänvisar till elfordon). Kollektivtrafiken lyfts också som det mest yteffektiva färdmedlet (förutom gång) och intervjupersonerna relaterar återkommande till dess fördelar gentemot bilen när det gäller trängselfrågor etc., där fördelarna ligger i att få fler att resa kollektivt än att resa med bil.

Vi blir fler och fler, hur ska vi transportera oss i staden? Vi vill inte stå i jättelånga bilköer, och då gäller det att utveckla mer hållbart kollektivtrafiksystem också, att längre fordon, mer kapacitetsstarka fordon ... miljövänliga fordon och därför går vi mot el nu också ju. Så det ser jag väl liksom är en viktig del, man kan utveckla kollektivtrafiken ... att bli en viktig motor för att driva samhället mer, bli mer hållbart och miljövänligt (Intervjuperson D).

Även om det finns många miljömässiga fördelar med kollektivtrafiken enligt informanterna, så påtalas det att det också finns en del risker för att kollektivtrafiken själv kan bidra med negativa effekter. Inte minst när det gäller frågor om drivmedel och buller, men även när det gäller mängden fordon som trafikerar vägarna;

Du kan ju också riskera att göra miljön oattraktiv om du skapar en gul flod till exempel (regionbussarna som åsyftas förf. anm.) [...] även om bussarna är snygga som kör där så kan ju mängden trafik vara oattraktiv (Intervjuperson C).

En informant lyfter en ökad känslighet inom staden på grund av förtätning, vilket i sin tur blir en ytterligare planeringsfråga:

För 20 år sedan så om vi gjorde en avstängning för ett asfaltsarbete då, ja det var ju så mycket luft i systemet, efter någon dag så hade folk vant sig vid att, ja då kör man bara det hållet för det funkar ungefär lika bra... Men nu så kloggar det ju igen på ett annat sätt. Så när vi gör de här jobben så måste vi ju på något sätt planera mycket bättre än tidigare... (Intervjuperson B).

En annan intervjuperson lyfter kollektivtrafikens risker för barriärskapande effekter:

Om den nu byggs på... utförs på fel sätt så blir det... skapar det barriärer också genom att bygga stora anläggningar ... järnvägar... som skär genom en stad till exempel (Intervjuperson C).

På samma gång lyfts kollektivtrafiken också som ett verktyg för att kunna överbrygga barriärer – både fysiska och mentala. En intervjuperson drar Malmöexpressen<sup>1</sup> som ett exempel, och hur ombyggandet av denna busslinje bland annat har inneburit att en tidigare bred och biltät gata har blivit mer till en stadsgata, genom att utrymmet för bilar dragits ner och kollektivtrafiken prioriterats. Flera informanter kopplar kollektivtrafiken till sociala frågor om integration och segregation. En person menar att:

---

<sup>1</sup> Malmöexpressen är Skånes största stadsbusslinje och är byggd under devisen "tänk spårvagn, kör buss" (Malmö 2017).

Där finns liksom osynliga och, och ibland synliga gränser som [...] staden blir väldigt uppdelad på visst sätt... Och då har ju kollektivtrafiken en roll och liksom dels att överbrygga de där, ja, barriärerna mentalt ... Ja så att man kan förflytta sig, och... och ofta är ju då kollektivtrafiken för många grupper det enda alternativet att förflytta sig över längre sträckor... (Intervjuperson C).

En annan informant är av liknade åsikt och menar att; ”det är ändå att binda ihop olika delar, olika områden och [...] det ligger ju ändå något som är viktigt i att man ser andra saker, komma in i andra miljöer, får andra intryck och träffar andra människor” (Intervjuperson E). En informant säger att kollektivtrafiken är viktig för att; ”knyta ihop olika områden i stan för att minska segregationen” (Intervjuperson C). Dock påvisar flera att de sociala bitarna har släpat efter och att de generellt tidigare ”nog inte har varit så noga med effekterna för de... de mest utsatta grupperna i samhället” (Intervjuperson C).

Informanterna har ett flertal tankar som handlar om kollektivtrafikens fortsatta roll. Generellt uppvisar de en tilltro till digitaliseringen, och ser en potential i att den kan utveckla kollektivtrafiken i en positiv riktning för kommande generationer som är förtrogna med den tekniska utvecklingen, genom effektivare trafikinformation mm. Utifrån ett konkurrenshänseende lyfter dock en av intervjupersonerna de autonoma fordonen som ett potentiellt hot.

Så barnet skjutsas med den självkörande bilen till pianolektionerna, till fotbollsträningen, till skolan, till och så... och då är det en cykeltur som är, eller en gång, en promenad som ersätts med en bilresa. Kan du tänka dig om det sätts i system, va. Plus då att du inte längre kör bilen till parkeringsplatsen utan du ska köra bilen till en meter från, det ska vara av... avstigningsplats liksom där du ska träffas. Det blir etter värre va. Och då har du ju möjlighet att bo på ett annat sätt, då kanske folk ska bo i sådana här villaområden utanför städerna. För vem vill bo i en stad där det bara rullar bilar hela tiden och sedan så har du då kanske, hela affärsmodellen för kollektivtrafiken raderas därför att vem behöver kollektivtrafik då när du kan skjutas överallt? (Intervjuperson F).

Medan andra ser potentiella möjligheter med denna utveckling och lyfter i detta sammanhang också kollektivtrafikens fördelar:

Det är spännande just det här mobility service, man... att där måste kollektivtrafiken in i det paketet så att man ser det som en del av ... av, av den servicen. [...] alltså så, här har du ett busskort och där, där väntar en självkörande bil vid service där som tar dig till ... ja ... [...] det är ju, eller hela den här delningsteknologin så det är ju där, där är ju kollektivtrafiken väldigt långt framme och har ju varit där långt, långt, långt innan ... (Intervjuperson A).

Överlag betonas att kollektivtrafiken måste ses som föränderlig och anpassningsbar och att den inte får bli statisk och fastna i att 'vara likadan som den alltid har varit'. Flera av

intervjupersonerna pratar om image och att lyfta kollektivtrafikens status, medan andra pratar om att det måste finnas ett varierat utbud för att kunna konkurrera med bilen; ”det kan inte finnas en typ av kollektivtrafik, vi måste ha flera sorter” (Intervjuperson G).

## 4.2. Mål, samverkan och politiskt inflytande

Tre teman som återkommande reflekteras i projektets empiriska material är *Mål*, *Samverkan* och *Politiskt inflytande*. Utmaningar som ges uttryck för här presenteras i detta avsnitt.

### *Mål*

I den empiriska inventeringen av styr- och visionsdokument från ett urval av kommuner och regioner som tidigare nämnts, handlar målen överlag om att få fler att åka kollektivt. Vissa har formulerat mål som handlar om att öka marknadsandelar och andra har formulerat mål som handlar om att öka antalet resor, någon har som inriktning att biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafiken. Många arbetar också mot målet om en fossilbränslefri kollektivtrafik till år 2020. Flera regioner betonar vikten av att se till hela resekedjan och att underlätta för resor som innefattar flera färdmedel. Samverkan är något som beskrivs som viktigt i flertalet fall och då samverkan både på kommunal- och regional nivå. Flera understryker vikten av en utformning av kollektivtrafiken så att administrativa gränser inte ska utgöra hinder, speciellt när det gäller samordning över länsgränserna. Många lyfter särskilt den spårbundna kollektivtrafiken och uttrycker att prioriteringar i första hand bör innefatta denna (jmf Stjernborg & Mattisson, 2016:14).

Under intervjuerna presenteras överlag en tydlig bild av målstyrda verksamheter (både på regional- och kommunal nivå). De styrdokument som främst omnämns är trafikförsörjningsprogrammen på den regionala nivån och översiktsplanen på kommunal nivå. Majoriteten av informanterna berättar om en mängd mål av olika slag.

Utifrån den regionala kontexten lyfter några informanter transportförsörjningsprogrammet som positivt, och de menar att detta styrdokument har gjort arbetet tydligare, dels i deras regionala arbete och dels i arbetet med kommunerna. En av regionerna reviderar nu också sin transportförsörjningsplan, mycket på grund av att målmodellen anses vara för komplex med många olika målnivåer. Ett flertal av regionerna berättar om de förändringar som de upplevt i samband med den nya kollektivtrafiklagen 2012, där några upplever att det varit aningen rörigt organisatoriskt, men att det mesta börjar sätta sig nu ett par år senare. Två av regionerna berättar om en upplevd förändring i riktningen för kollektivtrafiken sedan 2012 med den nya kollektivtrafiklagen och de omorganiseringar som den innebar.

De som funnits i de gamla länstrafikbolagen har väl haft bilden att det här är en onödig plåga. Det har varit väldigt mycket ”hands on”, så att säga, i länstrafikbolagen, att man jobbar direkt med kund, direkt med entreprenörer osv. [...] Min bild är ju att vi redan nu efter 3 år, är relativt kort tid ändå, att vi tänker lite annorlunda – att vi tänker ”vad kan kollektivtrafiken göra för samhället?” Och kanske inte som min bild har varit – jag har jobbat 10 år i länstrafikbolaget innan – att där har det varit väldigt mycket, man jobbar att



fler ska åka kollektivt, att göra kollektivtrafiken bättre, öka kvaliteten i kollektivtrafiken. Medan de här samhällsnyttoeffekterna har varit lite av en bisak. Nu utgår vi från det att vi ser vad samhället behöver och sen bygger vi kollektivtrafiken efter det, det tycker jag är ganska stor skillnad (Intervjuperson 8).

I början var det väl lite sådär... var det ingen som förstod riktigt vad det här var för någonting, trafikförsörjningsprogrammet, vad det skulle användas till... Men nu tycker jag nog att [...]. Det är också någon trend tror jag det här med, just nu med kollektivtrafik, och bygga i kollektivtrafiknära lägen och sådär och låta kollektivtrafiken vara strukturerande faktiskt. Börjar ju äntligen slå igenom, det tycker jag märks (Intervjuperson 5).

På regional nivå arbetas det efter en flora av riktlinjer och mål på olika nivåer. På ett mer övergripande plan nämns till exempel i ett av fallen hur arbetet om hållbar utveckling skall genomsyra allt arbete i verksamheten. I ett annat fall nämns målområden som; ökat kollektivt resande, smarta kollektivtrafiksystem och en attraktiv region med en mängd delmål under. I ytterligare ett fall talas det om funktionsområden/strategier som handlar om effektivitet, attraktivitet, miljö, regional utveckling och tillgänglighet. I ett annat talas det om valfrihet, utveckling, tillväxt, miljö och klimat. Någon berättar också återigen om hur de ser kollektivtrafiken som ett medel för att nå andra samhällsrelevanta mål.

I fyra av regionerna berättar de om hur de arbetar efter marknadsandelar i kollektivtrafiken gentemot motoriserade transporter (framförallt bilen). Flera regioner berättar om hur fokus ligger vid att få över bilister till kollektivtrafiken snarare än cyklisterna och fotgängarna. En region berättar också om hur de lämnat sitt tidigare fördubblingsmål i kollektivtrafiken för att istället fokusera på marknadsandelar.

Vi har tidigare haft ett politiskt mål att fördubbla kollektivtrafiken som många andra trafikmyndigheter. Det här målet finns inte längre, det är politiskt bortplockat. Nu handlar det om att få en högre marknadsandel mot de motoriserade transporterna (Intervjuperson 3).

Det där är intressant för att det inte är det viktiga att kollektivtrafikresorna ökar - det är förmodligen en förutsättning att de gör det - men det är lika viktigt att vi jobbar med infrastruktur, att vi främjar cykeltrafik till exempel, och det här att vi jobbar tillsammans med andra delar för att man ska nå samhällsnyttorna snarare än vinsten i just kollektivtrafiken (Intervjuperson 8).

Även om majoriteten av regionerna som inkluderats i denna studie numera arbetar efter marknadsandelar, berättar en region om hur de inte riktigt känner sig mogna inför att anta ett sådant mål ännu, då det enligt informanten krävs ett mer samlat krafttag för att kunna uppnå positiva resultat.

...här finns ju fördubblingsmålet och det har ju varit ganska tydligt tycker jag. Det pratas väldigt mycket om det och vi mäter allting; hur många fler åker och sådär [...]. Precis, sen pratar man ju om ökad marknadsandel mot andra motoriserade resor, men det känns väl inte som att vi här är riktigt mogna för det än. Jag tror man måste jobba hårdare då tillsammans med andra också [...]. Ja tillsammans med kommunerna, väghållarna och de som måste stoppa bilarna. Det är piska och morot liksom. Även om vi kan stå för en liten morot så hjälper inte det om man inte använder piskan också (Intervjuperson 5).

Även om det berättas både om lättmätbara mål och om mål som är av mer svårsmätbar karaktär, riktas fokus överlag framförallt mot de mål som är mätbara.

Vi är en ganska konkret förvaltning. Så att vi har mål som är mätbara på det viset. Alltså i alla fall de viktigare målen, om jag får uttrycka det på det viset (Intervjuperson 1).

Man vill gärna ha mål som är mätbara - som går att följa upp, samtidigt så vill man gärna ha en målbild som ger en bild på lite längre sikt "dit vill vi" och det kan vara lite svårt att mäta stegen dit (Intervjuperson 8).

En annan faktor som lyfts av några informanter är målkonflikter och hur det är något som de utsätts för ofta i sitt arbete. Det kan till exempel handla om trafiksäkerhet kontra framkomlighet, starka stråk kontra landsbygd osv., vilket kan leda till omprioriteringar i arbetet.

Utifrån en kommunal kontext så beskrivs också här en ytterst målstyrd verksamhet, och i likhet med flertalet regioner arbetas det också mot marknadsandelar (eller färdmedelfördelningsmål som vissa kallar det), med starkt fokus mot att bilandelarna ska minska. Yteffektivitet och förtätning är två faktorer som genomsyrar intervjuerna, där kollektivtrafiken som redan nämnts, förutom gång, ses som det mest yteffektiva alternativet. En målkedja beskrivs, med en rad olika mål som hänger samman med varandra. Som ett exempel nämns målet om att öka andelen kollektivtrafiksresenärer och hur detta mål glider in på målet om tillgänglighet; "alltså får vi fler att resa kollektivt ja då, då klarar vi av tillgängligheten i den förtätade staden" (Intervjuperson B). Andra mål som lyfts är exempelvis miljömål, trafiksäkerhetsmål, jämställdhetsmål, målet om att skapa möten. Vissa betonar också värdet av att skapa en attraktiv och uthållig kollektivtrafik och att detta är av yttersta vikt för att nå målkedjan; "om vi inte får en robust och tillförlitlig kollektivtrafik så kommer vi ju inte lyckas att nå de här målen" (Intervjuperson B).

Flera intervjupersoner lyfter målkonflikter som något som de ständigt hamnar i. Det kan till exempel handla om målkonflikter gentemot andra trafikslag eller gentemot miljömål och annat; "vi lever i en enda stor krock" (Intervjuperson F) eller som en annan intervjuperson uttrycker sig "det är riktigt rejäl soppa med mål" (intervjuperson G). Detta innebär att de, som en intervjuperson uttrycker sig, konstant måste "göra en massa avvägningar" (Intervjuperson E). Eller som en annan intervjuperson uttrycker sig; "alltid

måste jämka lite”, vilket i sin tur innebär att det inte alltid blir ”jättebra för alla som man kanske hade velat egentligen” (Intervjuperson E).

Social hållbarhet är också något som beskrivs som att ha fått ökat fokus under senare år. Flera lyfter dock att det är ett komplext område, inte minst när det gäller hur sociala effekter ska fångas och värderas.

### *Samverkan*

Samtliga informanter i den regionala kontexten pratar om nära samarbete med kommunerna, med regelbundna samråd. En region menar dock att arbetet med kommunerna varierar från kommun till kommun och bygger mycket på hur öppna kommunerna är till att prioritera kollektivtrafik, där de även pekar på storleken av kommunerna och hur den ofta har en betydelse för samarbetet.

Större städer är ganska självgående [...] och de har också insett kollektivtrafikens betydelse. Så där är det inte så svårt att... där behöver man inte sälja in det. Medan i mindre kommuner måste man ofta försöka sälja in liksom... (Intervjuperson 9).

Det berättas om hur input ges till kommunerna i samband med översiktsplaner och detaljplaner och hur kommunerna ger input på regionala utvecklingsplaner och transportförsörjningsprogram och att den främsta frågan handlar om att kunna enas om markanvändningen. Att mycket av arbetet forceras mot starka stråk och att bebyggelsen ska löpa parallellt.

Även i detta sammanhang lyfts förändringarna som blev i och med den nya kollektivtrafiklagen 2012. En region menar att kommunerna inte jobbat speciellt mycket med trafikförsörjningsprogrammet ännu, men hoppas på att de ska kunna få igång ett mer löpande arbete. Informanten ser en styrka i att ha ett dokument som trafikförsörjningsprogrammet som arbetsredskap, då det öppnar upp för dialog; ”jag tror att det viktigaste med ett sånt här program är att man kan börja prata om saker och ting” (Intervjuperson 2). En annan region berättar om att kommunerna nog till en början kände sig åsidosatta på grund av den nya lagen, men understryker att det är viktigt att regionen och kommunerna arbetar mot en gemensam riktning.

...kommunerna som tidigare var delägare i kollektivtrafiken, som från början kanske kände litegrann att dom blev åsidosatta, och blev satta på läktaren [...]. De kände sig lite förbigångna medans vi tydligt ser då att kollektivtrafiken är beroende av infrastruktur. Så att kommunerna och vi då behöver ju gå hand i hand, och det har mycket med det här med gemensam målstyrning och så vidare, och gemensam plan för kollektivtrafiken som medel [...]. Det är en framgångsfaktor för att kunna komma vidare och kunna utveckla hela kollektivtrafiken (Intervjuperson 4).

För att summera, är samtliga informanter överens om att samarbete mellan kommuner och regioner är viktigt för en god markanvändning, en god planering och för en positiv utveckling av kollektivtrafiken.

### *Politiskt inflytande*

Informanterna är eniga om att det är viktigt att få politikernas stöd. Eftersom det hela tiden handlar om avsatta medel i diverse budgetar och en konkurrens med andra samhällsliga verksamheter, menar flera att det är angeläget att konstant motivera och synliggöra kollektivtrafikens potential för politikerna. De menar därför att varje förslag eller beslut bör underbyggas väl och att det är en fördel att få med politikerna i ett tidigt planeringsskede.

Här presenteras emellertid aningen delade bilder i kontakten med politiker. En av informanterna berättar att de ofta försöker göra förarbetet så enkelt som möjligt då det främst handlar om ”att politikerna behöver bestämma sig för att det ska göras. Och förhoppningsvis är det en bra åtgärd, men den kanske inte är så välanalyserad” (Intervjuperson 1). En annan informant menar att materialet som presenteras för politikerna behöver vara lättförståeligt, då politikerna ofta inte besitter någon fördjupad kompetens inom transportområdet. Andra informanter understryker vikten av ett väl genomarbetat beslutsunderlag.

Två informanter lyfter i detta sammanhang också Sverigeförhandlingen och uttrycker en viss frustration runt detta arbetssätt och beskriver arbetsituationen som ganska rörig i och med denna förhandling.

... just nu är allting lite rörigt eftersom Sverigeförhandlingen [...] pågår. Och de kör ju sin egen planering som vi inte känner till så mycket om [...]. Det här nya förhandlingsättet att planera på det är ju helt nytt, det vet vi inte hur vi ska hantera (Intervjuperson 2).

... en Sverigeförhandling som ju då slår undan benen för alla normala planeringsprocesser där man bara kastar sig in i nåt annat. Man kan ha hur fina planer som helst som man vill genomföra när det bara kommer in en puck snett från vänster och bara blåser ut hela rummet och förstör allt man gjort (Intervjuperson 5).

Utifrån en *kommunal kontext* lyfts och återknyts det även här ofta till det politiska inflytandet, som beskrivs som stort. De berättar om hur politikerna föredrar konkreta bedömningsunderlag snarare än ”fluffiga” underlag som en person benämner det. Vissa av informanterna uttrycker en viss frustration över den politiska styrningen och menar dels att politikerna inte alltid har så god insikt i transportfrågorna och dels att de ibland kan uppleva det som att det politiska intresset kan styra verksamheten alltför starkt. Det vill säga genom att klubba igenom beslut som kanske inte alltid uppfattas som de mest hållbara alternativen, men som kan anses främja det allmänna politiska stödet.

Sverigeförhandlingen nämns av flertalet informanter och lyfts i mångt om mycket som något positivt, inte minst för att; ”helt plötsligt så ser man ju infrastrukturen som ett medel för något annat och inte som ett mål” (Intervjuperson, E).

### 4.3. Måluppföljning och samhällsekonomiska analyser

Samtliga informanter berättar om måluppföljning och någon form av fokus mot samhällseliga effekter. Hur de specifikt arbetar med dessa frågor tycks dock skilja en del mellan regionerna. De flesta pratar också, i likhet med när det gäller målen, om hur förarbete/uppföljning görs på olika nivåer och i olika skalor. Några informanter menar att de föredrar mätbara mål och/eller att målen bryts ner till en skala som är mer mätbar.

Det nämns under intervjuerna många olika tillvägagångssätt och verktyg. Något som återkommer vid ett par tillfällen är kollektivtrafikbarometern och SKLs öppna jämförelser.

Där kommer ju då värdet av de mätbara målen in. De har vi ju - jag tror vi hade 24 eller 25. Vi kan säga att vi har använt SKLs områden från Öppna Jämförelser. De områdena har vi använt som att gruppera målen i. Det är ju - det finns ju tillgänglighet, ekonomi och miljö osv. Och där kommer vi då följa hur åtgärderna påverkar hur de här olika värdena förändras. Och det mäts ju på olika sätt - en del är genom Kollektivtrafikbarometern, öppna jämförelser för att vi har valt att vi ska se resultatet i de här relativt breda undersökningarna (Intervjuperson 8).

En annan region säger:

... det ju att vi vill kanske spetsa våra... de här... litegrann kring de här målen vi har eller de här strategierna vi har. Och även mer koppla våra nyckeltal till Öppna Jämförelser, SKLs Öppna Jämförelser. Så det är en del vi jobbar med där att liksom göra den biten mer lättarbetad, och kanske mer logisk också att arbeta med, att det ska vara lättare att jobba med dem som en naturlig del i planeringen också (Intervjuperson 7)

Vissa av intervjupersonerna nämner hur de även väger in kundnöjdhet och kundsynpunkter i processerna.

Även om det inte hela tiden är uttalat exakt hur de olika aktörerna arbetar med samhällsekonomiska frågor, så vittnar ändå samtalen om att verksamheterna är präglade av ett samhällsekonomiskt tänk om vilka satsningar som kan gynna flest. En informant säger; ”nu utgår vi från det att vi ser vad samhället behöver och sen bygger vi kollektivtrafiken efter det” (Intervjuperson 7). Denna person menar att mycket har förändrats bara under de år som gått sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft, då samhällsnyttor beskrivs som att ha varit en bisak tidigare i regionen. En annan informant beskriver det som; ”vi hamnar ju hela tiden i läget att samhällets resurser är begränsade och vi behöver prioritera” (Intervjuperson 4). Informanten beskriver en ständig balansgång, då det hela tiden finns de som kan klassas att få det sämre, men att det på det stora hela är fler som påverkas positivt. Starka stråk nämns och hur de exempelvis utför tätortsanalyser och stråkanalyser för att avgöra hur de kan ”trafikera på smartaste sätt”. På ett mer övergripande plan beskrivs processen som:

... självklart värderar vi - och först så värderar vi på tjänstemannanivå ett antal olika förslag då till vad som ska ingå i Kollektivtrafikplanen, sen förankrar vi det med vår politik i styrelsen som också får lägga sin hand på det. Och utifrån de diskussionerna och beslut så väljer vi då att lyfta in x antal olika objekt. [...] Men sen också mycket dialog med kommunerna utifrån deras översiktsplaner... (Intervjuperson 4).

En informant berättar om hur de gör förloraranalyser inom de områden där det går att identifiera förlorare, men att de inte gör vinnaranalyser på samma sätt. Det beror i första hand på media, och vikten av att framställas väl i media betonas.

Så vi har gjort förloraranalyser på alla de områden det går att identifiera förlorare. Sen har vi ju då väldigt många vinnare, men några vinnaranalyser har vi inte gjort på samma sätt som vi gjort med förloraranalyser. De säger sällan: ”oh vad bra det har blivit”. De som säger något är de som får det sämre. Där är media otroligt viktiga genom att få en bra bild och att det framställs positivt [...]. Man måste kunna bemöta det varför man har gjort som man har gjort, man måste helt enkelt ha mycket fakta. Det är otroligt viktigt hur man framställs i media (Intervjuperson 3).

En region berättar om hur de oftast förhåller sig till den företagsekonomiska kalkylen, men att de ibland kan dra denna ”lite samhällsekonomiskt” och att de då inte bara ser till intäkt, utan även på värden för resenärerna. Det beskrivs som väldigt enkla analyser, men som anses vara fullt tillräckliga. En annan region berättar om hur de jobbar mycket utefter företagsekonomiska parametrar, men att de sen också försöker beskriva en del parametrar mer kvalitativt för att se till konsekvenser för resenärer osv. En annan informant berättar om hur de ofta använder sig av SWOT-analysen (styrkor, svagheter, utvecklingsmöjligheter och hot) vid nya projekt eller omarbetningar.

Vid projekt och satsningar som anses vara av större karaktär berättar flera regioner om att konsulter ofta tas in för modellering och utvärderingar. En region beskriver det som att de är ”beroende av och har nytta av verktygen via konsultbolagen” (Intervjuperson 8). Informanten drar exempel från en samhällsnyttoanalys som gjorts i samarbete med ett konsultföretag och beskriver det som:

Om vi har en tes eller tanke om att ’om vi gör så här, så tror vi att de här effekterna händer’. Då blir det ju betydligt tyngre om man lutar sig mot en vetenskaplig metod, än om vi lägger fram en idé bara [...] Min bild förändrades en hel del av det resultat som kom fram där [i samhällsnyttoanalysen förf. anm.] [...] Vi har inte bara nytta av de här verktygen, utan vi är beroende av dem för att lägga fram våra förslag till våra politiker (Ibid).

En annan region berättar om hur de för tillfället utvärderar alla de åtgärder som finns planerade i trafikförsörjningsprogrammet, för att utvärdera vad dessa skapar för samhällsnytta genom samhällsekonomiska kalkyler baserade på ASEK-värden, också det

med hjälp av konsulter. Denna mer traditionella kalkyl kommer emellertid att byggas på med vissa mer kvalitativa parametrar med ett utformat plus/minus system. En person i samma region berättar också om hur de ofta använder konsulter, inte sällan i samfinansiering med kommunerna, för analyser och utredningar. Tillvägagångssättet beror på att det inte alltid finns kompetens och/eller tid för att utföra analyserna själva. En annan region beskriver hur fördjupade analyser görs i alla större projekt och att trafikanalyser blir till indata i de samhällsekonomiska kalkylerna. I ett fall nämns hur den typen av utredningar har utförts tillsammans med Trafikverket.

Även om det överlag uttrycks ett värde av användandet av mer samhällsekonomiska analyser och utvärderingar, riktas också en del kritik och ifrågasättande mot detta tillvägagångssätt och den grundteori som dessa metoder bygger på.

I flera fall lyfts problematiken i att det är många värden som inte anses fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna, i flera fall berörs också sociala värden som något som tappas. I ett fall berättas det om hur den traditionella samhällsekonomiska kalkylen i ett större projekt kompletterats med en social konsekvensbeskrivning, men det beskrivs mer som ett undantagsfall och inget som de vanligtvis gör.

Överlag kan en viss osäkerhet skönjas beträffande sociala effekter och hur dessa ska fångas och hanteras. Stort fokus hos informanterna finns i problematiken att kvantifiera, vilket tycks vara anledning till den främsta osäkerheten kring hanterandet av denna typ av effekter: ”nej men det är en brist som vi har [att till en mindre del inkludera sociala effekter, förf. anm.], som vi inte ens riktigt vet om det går att kvantifiera på något bra sätt” (Intervjuperson 10). En informant konstaterar också att: ”alla de här sociala konsekvensbeskrivningarna som ju är ganska... Det är ju ingen naturvetenskap i dem [...] om det går att formalisera dem, kanske. De tror jag är väldigt tilltalande” (Intervjuperson 1).

Några informanter beskriver också de samhällsekonomiska analyserna som en aning komplicerade och som lite ”flummiga” och ”diffusa”. Även barriäreffekter och landskapseffekter är något som nämns som svåra att fånga.

I ett par fall lyfts en mer generell problematik när det gäller nya marknader och hur de ska behandlas.

Alltså - vi har väldigt lätt för att planera för hur vi kör idag och hur vi ska utveckla det, för där har vi redan byggt upp ett resandebestånd, men nya marknader [...]. Det handlar kanske inte om den restiden som folk vinner, utan om helt nya resor. Det går säkert att räkna på och det är kanske den typen av hjälp vi behöver som vi inte orkar ta tag i (Intervjuperson 1).

En annan intervjuperson säger:

Att värdera tillväxteffekten av kollektivtrafik, kan man göra det i förväg? Kan man förutsäga den effekten eller vilken effekt det kommer att få? För att ta ett exempel så är det fler som förespråkar mer kollektivtrafik, tågtrafik, in mot Småland. Vi har tittat på och gjort en potentialanalys och kommit fram till att ”vafan, det bor ingen här” och tillverkningsföretagen går bara så[där]. Det är

ingen som kommer att åka, det är väldigt få som åker idag. Sen finns det företag som säger ”om ni körde väldigt mycket tågtrafik, högt utbud och fortare, då minsann skulle det hända saker”, men det är ingen som kan leda det i bevis ännu (Intervjuperson 6).

En annan intervjuperson uttrycker en viss frustration gentemot att alla resor enligt dennes mening inte ges samma värden och menar att den regionala pendlingen av den anledningen kan bli mindre prioriterad.

Vi har ju rätt svårt överlag för den liksom samhällsekonomiska effektbedömningen... till exempel då som Trafikverket jobbar med när man jobbar med prioriteringar till exempel av tåglägen, där vi tycker att den regionala pendlingen inte alls tas hänsyn till [...]. Ja, men väldigt mycket. Det får väldigt stora värden än de här resorna, höghastighetsutredningen är bara ett exempel på det. Att de är värda så mycket högre än den regionala pendlingen där det är resor som görs varje dag, och de resorna kommer annars göras med bilen om det inte fungerar med tågpendling. Alternativt att man faktiskt inte kan arbeta med det man arbetar med (Intervjuperson 7).

Flera informanter uttrycker en oro gentemot grundprinciperna ”bäst för flest”, där de lyfter landsbygden som särskilt utsatt.

... vi ska jobba med "starka stråk" och "bäst för flest" och vad man nu kan... det finns olika varianter på det här. Men att man i princip satsar väldigt, väldigt, stor del av resurserna på där de allra flesta vill åka och det är ju naturligt att man ska göra det, men samtidigt så känns det i vissa fall då som att vi helt har tömt landsbygden på möjligheten att bara kunna... ja, den minsta möjligheten till pendling som har försvunnit på vissa håll (Intervjuperson 8).

En annan problematik som lyfts är prioritering av satsningar och huruvida dessa satsningar verkligen är de bästa ur ett bredare samhällsperspektiv. Enligt informanten är det kanske inte valet mellan spårväg eller BRT som är det väsentliga, utan kanske att avsätta medel utifrån det stora hela hade gjort sig bättre till att grunda nya skolor eller fritidshem exempelvis och det är ingenting som analyserna i regel tar hänsyn till menar hon.

I den *kommunala kontexten* uttrycks hos några informanter en önskan om mer uppföljning och utvärdering av projekt. Flera är av åsikten att det görs för få utvärderingar och att de hela tiden har många projekt, men att det är sällan de stannar upp för att undersöka hur det verkligen blev. Brist på tid nämns som den största anledningen. De berättar om att resandestatistik följs upp och sådant som är lätt att mäta, men att andra parametrar som är svårare att mäta också blir svårare att följa upp.



Men när det gäller de svår... de riktigt svåra utmaningarna som, så är det ju inte de här matematiska beskrivningarna som är intressanta, utan det är de här, hur får vi ökad trygghet, tillit, tillgänglighet, rättvisa, demokrati då ... (Intervjuperson C).

En person menar dock att utvärderingar av olika slag ständigt görs i samarbete med forskare, men beskriver inte det mer än så. Samma person berättar också om att de är en lärande organisation och att de lär sig av sina erfarenheter. Ytterligare en person lyfter att de brukar dra lärdom ifrån de erfarenheter de har.

När det gäller samhällsekonomiska kalkyler finns det en samstämmighet om att sådana verktyg inte används direkt i deras organisation. Någon hänvisar till att de främst används i regionala och nationella sammanhang för större projekt. Några uttrycker också en viss skepsis gentemot metoderna. Någon menar att:

Jag tror det råder lite av en skepticism dels mot att det blir för mycket, att man kommer fram till det man vill så att säga [...]. Det blir så lätt att lägga in värderingar i vad man själv tycker är samhällsekonomiskt [...]. Det blir väldigt, alltså vrider man lite på, på någon parameter så blir det plötsligt väldigt bra eller väldigt dåligt [...]. Sedan är det också så att det tar väldigt mycket tid (intervjuperson A).

...det man stoppar in får man ut liksom. Som man frågar får man svar. Värderar man någonting högt från början så är det ju det som syns sedan... (Intervjuperson C).

Någon uttrycker också att det finns ett behov av ”smidigare värderingsmodeller” och andra menar att de samhällsekonomiska kalkylerna är ganska ”trubbiga” och ”fyrkantiga”. Framförallt då metoderna sällan fångar de effekter som är svårsmätbara, såsom sociala effekter. Genomgående i intervjuerna uttrycks en önskan om smidigare tillvägagångssätt för att fånga vad som anses som den mer svårsmätbara sociala dimensionen. Även här lyfts diskussioner om svårigheter att kvantifiera sociala effekter och problematiken i det. Någon lyfter också hur ett ökat fokus vid sociala effekter, enligt informanten, innebär att de inte längre kommer kunna arbeta lika naturvetenskapligt som tidigare:

...nu kommer det ju allt mer planering inriktad mot social hållbarhet... som ju inte, där det inte är man kan jobba på riktigt samma plan, kanske, naturvetenskapliga sätt i alla fall (Intervjuperson C).

## 5. Kvantitativ och kvalitativ metod – i kombination

I detta avsnitt diskuteras värdet av både kvalitativa och kvantitativa metoder för att fånga effekter och förändringar i samhället vid till exempel satsningar på infrastruktur. I avsnitt 5.1 presenteras också exempelvis ett angreppssätt som kan nyttjas för att fånga mer sociala effekter av infrastrukturens satsningar och där kvalitativa och kvantitativa metoder kan kombineras.

I projektet har det från flera håll uppmärksamats att det finns effekter som de traditionella utvärderingsmetoderna inte kan fånga. För att inte ignorera den typen av effekter, inkluderas dessa ofta i planeringsunderlag och i uppföljningar av åtgärder i beskrivande resonemang och diskussioner.

Metoder har olika möjligheter att fånga effekter och förändringar i samhället. Kvantitativa och kvalitativa metoder kan med fördel användas som komplement till varandra då de bidrar till att svara på forskningsfrågor utifrån olika perspektiv (Creswell & Plano Clark, 2011). Kvantitativa metoder kan kartlägga systematiska övergripande mönster i samhället, där mängden observationer ofta ger säkrare analyser ju mer omfattande data som används. Med hjälp av statistiska analysmetoder går det att utesluta att slumpen har haft en inverkan på observerade mönster. Om det dessutom finns data över flera år går det att utvärdera orsak och verkan mellan olika faktorer. Vad är det som leder till vad? Det kan däremot vara svårt att svara på frågan varför. För att kunna göra det kan det behöva ställas mer ingående frågor till människor om deras erfarenheter och upplevelser, eller så behövs exempelvis människors beteende observeras. Det är svårt att utföra intervjuer i samma omfattning och stora skala som kvantitativa observationer (vilka ofta samlas in genom enkäter, sammanställning av register m.m.) eftersom det ofta blir för kostsamt i både tid och pengar.

Kvantitativa respektive kvalitativa metoder har olika fördelar och idealiskt skulle i vissa fall kunna vara att använda båda typerna för att få en så heltäckande bild av fenomenet som möjligt. I den internationella forskningen om kollektivtrafik används båda kategorierna av metoder men med tydlig koncentration mot de kvantitativa metoderna (Nilsson et al. 2017).

Inom planering och utvärdering av kollektivtrafik visar projektets olika delstudier och diskussioner med aktörer att det finns faktorer som går att kvantifiera, men det finns samtidigt viktiga värden i samhället som inte kan kvantifieras. Sociala effekter av åtgärder inom transportsektorn är ett perspektiv som fått en stor betydelse under senare år och som än så länge inte har utvärderats på ett enhetligt och systematiskt sätt i transportplaneringen i Sverige.

## 5.1. Public participation geographic information systems (PPGIS)

PPGIS är ett samlingsbegrepp för ett arbetssätt som kan användas för att bidra till ökat demokratiskt deltagande bland medborgare (Sieber, 2006). Det är ett verktyg som möjliggör att inkludera information från alla medborgare i ett samhälle och som gör det möjligt för många att delta och göra sin röst hörd. PPGIS har anammats av flera vetenskapsdiscipliner, och av olika samhällsaktörer, till ett angreppssätt som är tänkt att både kunna sprida information ut till allmänheten, men som också kan samla in information från allmänheten för att kunna ta fram bra beslutsunderlag (Ibid.).

## 5.2. Lite om historiken

GIS var till en början ett verktyg som var ytterst komplicerat att använda och otillgängligt för andra än ”specialister”. Under 1990-talet uppkom en strävan efter att göra GIS mer tillgängligt för fler användare. Begreppet PPGIS ska ha skapats vid några möten för National Center for Geographic Information and Analysis (NCGIA) under nittioalet (Sieber, 2006). PPGIS lockade från början praktiker som jobbade med exempelvis stadsplanering, kommunal utveckling, landskap och naturresurser. Med detta angreppssätt gick det lättare att sprida information till allmänheten liksom att öka deras deltagande i planeringsprocessen.

Användandet av PPGIS har ökat med åren<sup>2</sup>. Brown & Kyttä (2014) presenterar en syntes utifrån den forskning som har bedrivits inom fältet. Den innehåller några nyckelpunkter för användningen av PPGIS och forskningsfrågor som de ser som viktiga för framtiden. Punkterna kring användandet handlar exempelvis om PPGIS teoretiska grund, vilken varierar eftersom konceptet har använts av flera olika ämnesdiscipliner. Tillvägagångssätten har också varierat i de olika studierna. Ytterligare frågor som lyfts handlar om urval, deltagande och datakvalitet. Författarna tar också upp vilka forskningsfrågor för PPGIS som de tycker behöver prioriteras. Dessa summeras i punkter om att förstå och öka deltagandet och att identifiera och kontrollera risker med datakvalitet. Vidare uttrycker de även en oro över att konceptet håller på att bli alltför tekniskt och att grundtanken om allmänhetens deltagande glöms bort. De ser att det finns en utmaning i att försöka använda PPGIS mer i samarbete med intressenter för att återkoppla och utveckla kartinformationen under planeringsprocessen.

## 5.3. Möjligheter med teknikutvecklingen

Med internet öppnades möjligheterna upp för att kunna involvera individer i beslut och i underlag som tas fram för beslut (Carver et al., 2001; Kingston et al., 2000). Utvecklandet av internet har också möjliggjort att GIS kunnat bli mer tillgängligt. Diskussioner väcktes dock tidigt kring människors tillgång till internet och förmåga att använda datorer (Kingston et al., 2000), åtkomst till internetbaserade PPGIS och om/hur politiker skulle

---

<sup>2</sup> Det finns också idag en internetsida för praktiker med tips för användning [www.ppgis.net](http://www.ppgis.net).

komma att beakta resultaten (Carver et al., 2001). En del forskare har också sett utvecklandet av webbaserade PPGIS som en möjlighet för personer i glesbygd att bli mer delaktiga i planeringsprocessen (Kingston et al., 2000). De traditionella metoderna för delaktighet är ofta bundna till tid och rum för fysiska möten.

Genom informationsteknologin och dess utveckling, med möjligheten att via webb och appar samla in data, blir det möjligt att med PPGIS använda s.k. crowdsourcing för att analysera geografisk data. Crowdsourcing innebär att information och data hämtas från en bred grupp av människor. Studier som involverar crowdsourcing genom användandet av PPGIS har exempelvis fokuserat på värdering av miljövärden (se Brown et al., 2012; López-Aparicio et al., 2017).

#### 5.4. Användningsområden

PPGIS har använts inom olika områden och för olika syften, exempelvis i studier om staden (Brown & Kyttä, 2014). I de regionala och miljöorienterade studierna har frågeställningar ofta handlat om planering av skog, utomhus rekreation, ekosystemtjänster, turism, med mera. I studier om staden har metoden använts för analys av mobilitet, upplevelse av trygghet, deltagande i urban planering, parkbesökarens synpunkter, upplevd miljö kvalitet osv.

PPGIS har också återkommande använts för att värdera olika typer av miljöresurser, till exempel för att fånga människors värdering av skog (Brown & Reed, 2012) eller för att identifiera ekosystemtjänster (Brown et al., 2012).

Angreppssättet här även använts för att ta fram beslutsunderlag om hur transportinfrastruktur planeras och organiseras. I en studie kombineras PPGIS med multimodal ruttanalys för att studera daglig mobilitet i förorten. Författarna lyfter fördelen med att kombinera självrapporterade, geografiska mobilitetsmönster med objektivt simulerade optimala mönster (Salonen et al., 2014). I en annan studie har PPGIS använts som stöd för framtagande av plandokument för Helsingfors (Kahila-Tani, 2016).

## 6. Slutsatser

I projektet har en rad utmaningar uppmärksammats. Dessa handlar om alltifrån hur man ska hantera sociala effekter till nivå- och storleksskillnader vid kollektivtrafikinvesteringar och hur sådana skillnader ska hanteras i utvärderings-sammanhang. Nedan presenteras de utmaningar som identifierats i punktform.

- Styr- och visionsdokument från kommuner och regioner visar på ett starkt fokus vid kollektivtrafikens bidrag till ekonomisk tillväxt och miljö. Många gånger är de antagna målen i dessa dokument av en mer mätbar karaktär. Det har under projektets gång lyfts en önskan om att tydligare kunna identifiera och utvärdera sociala effekter bland aktörer som arbetar med dessa frågor. Det upplevs ofta problematiskt att inkludera sociala effekter med nuvarande metoder, då de sociala effekterna många gånger anses mindre kvantifierbara och svårare att mäta.
- Det har också varit tydligt att det handlar om ytterst målstyrda verksamheter. Stort fokus ligger idag vid att öka marknadsandelarna gentemot bilen, snarare än att öka andelen resor med kollektivtrafiken. Målkonflikter beskrivs som vanligt förekommande.
- Det har identifierats upplevda förändringar i arbetssätt och synsätt sedan införandet av kollektivtrafiklagen 2012 med upprättandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Numera beskrivs arbetet ha ett ökat fokus på hur kollektivtrafik kan bidra med samhällsnytta på ett mer övergripande plan.
- Den regionala utvecklingen beskrivs i vissa fall att hamna i konflikt med samhällsekonomisk effektivitet. Exempelvis har regionerna målsättningar om att alla delar av en region ska ha god tillgänglighet till exempelvis arbetsmarknad och kollektivtrafik. Strävan efter samhällsekonomisk effektivitet kan dock bidra till en ojämn resursfördelning, inte minst för landsbygden.
- Det finns effekter av kollektivtrafik som inte fångas av de traditionella utvärderingsverktygen. Det gäller exempelvis möjligheter att värdera nya marknader och att fullt ut mäta utfall på exempelvis arbetsmarknad och näringsliv.
- Det finns stora nivåskillnader vid kollektivtrafikinvesteringar. Dels handlar det om den nationella, regionala och lokala nivån och dels handlar det om storleken på projekten (som kan variera från små justeringar till miljardprojekt). Det har under projektets gång identifierats olika behov av utvärdering beroende av nivåer.
- Det har också under projektets gång konstaterats att metodtillämpning och resultat är kontextberoende och att det råder en viss osäkerhet gällande möjligheter att överföra utvecklade metoder och resultat från olika satsningar.

## 6.1. Diskussion

Under senare år har det generella samhällsintresset för social hållbarhet vuxit markant, från att under många år legat i skymundan i förhållande till ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Inom transportsektorn är de sociala frågorna enligt Lucas & Jones (2012) numera en av de stora kärnfrågorna.

Vid analys av styr- och visionsdokument från kommuner och regioner uppmärksammades ett starkt fokus vid kollektivtrafikens bidrag till ekonomisk tillväxt och miljö (som exempelvis att den ska skapa attraktiva och livskraftiga regioner, knyta samman noder och bidra till minskade utsläpp och minskad trängsel) (Stjernborg & Mattisson, 2016). Många gånger är de antagna målen av en mer mätbar karaktär. Vid intervjuer och heldagsseminarier (som utförts inom ramarna för projektet) lyftes dock en önskan om att tydligare kunna identifiera och utvärdera även sociala effekter. Flera menar att det är problematiskt att inkludera sociala effekter med nuvarande metoder, inte minst då sociala effekter ofta uppfattas som svåra att kvantifiera och mäta. Det har visat sig finnas en osäkerhet i hur sociala effekter kan beaktas i utvärderingar av infrastrukturinvesteringar.

Ett vanligt tillvägagångssätt generellt sett för att analysera sociala effekter, är genom sociala konsekvensbeskrivningar, där kvalitativa bedömningar många gånger används. Under projektets gång har det återkommande lyfts en önskan från aktörer som arbetar med dessa frågor om mer mätbara metoder för att fånga sociala effekter. Det har även förts diskussioner om hur sociala effekter ska kunna ”anpassas” och ”stöpas” in i existerande modeller där kvantifiering och värdering är viktiga komponenter. Vad som bör poängteras är värdet i kombinerade metoder och vikten av att lyfta mer subjektiva värden. Fainstein (2010) vill främja en mer demokratisk planeringsprocess, där folkets röster tydligare lyfts. Honkaniemi et al. (2017) rekommenderar en kombination av kvalitativa och kvantitativa bedömningar för att balansera kunskapsbehovet. Något som vi i projektgruppen också identifierat som viktigt.

I denna rapport ges ett exempel på ett angreppssätt, Public Participation Geographic Information System (PPGIS), som skulle kunna vidareutvecklas för att på ett strukturerat sätt fånga exempelvis sociala effekter i planering av kollektivtrafik i Sverige. Angreppssättet inbegriper GIS som ett verktyg för att kombinera kvalitativa och kvantitativa metoder (se även Stjernborg, kommande). PPGIS kan möjliggöra insamling av information från medborgarna och kan bidra till ett ökat demokratiskt deltagande. PPGIS har anammats av flera vetenskapsdiscipliner och av olika samhällsaktörer för att ta fram grundligare planeringsunderlag och för att exempelvis värdera olika typer av miljöresurser. Vi har inte sett att detta angreppssätt har använts i någon större utsträckning inom transportplanering i Sverige, men bedömer att det kan vara användbart även inom detta område.

Utifrån en svensk kontext har GIS använts exempelvis som redskap för barns inflytande i planeringen (se <https://barngis.slu.se/> ) eller genom webbenkäten *Bästa platsen!* där boende, arbetande och skolelever i berörda stadsdelar kan vara med att påverka utvecklingen av området genom att markera favoritplatser och platser som behöver förbättras (se <http://www.spacescape.se/project/basta-platsen-i-hagsatra-ragsved/>, Babelon, Ståhle & Balfors, 2016). Ett ytterligare exempel är *Geopanelen* som drivs och

tillhandahållits av SKL (Sveriges kommuner och landsting), där medborgare inbjuds till att uttrycka åsikter eller lämna förslag genom att sätta en markör på vid en plats, märka ut en vägsträckning eller markera ett helt område på kartan. Medborgarna har här också möjlighet att lämna skriftliga kommentarer till markeringarna (se <http://www.dialogguiden.se/article/show/418>).

För att se till projektet och arbetet med de fallstudier som har gjorts, har det under resans gång stötts på en del andra utmaningar också. Inte minst beroende på storleken av de infrastruktursatsningar som har valts som fall. Det har inte alltid varit lätt att få tag på intervjupersoner, då det många gånger är väldigt långa ledtider på de större infrastruktursatsningarna, många har försvunnit från sina tjänster och ett flertal har gått i pension. Det var svårt att hitta någon samlad information om projekten och processerna. Också något som är värt att uppmärksamma för framtida arbete.

Det har också uppmärksammats att kollektivtrafiken kan bidra till en rad olika nyttor, alltifrån tillgänglighet och tillväxt, till arbetet för en mer skonsam miljö, till att vara strukturerande och ett medel för att nå andra samhällsmål. Det har också framförts att kollektivtrafiken i vissa fall kan skapa barriärer och oattraktiva miljöer om den inte planeras på rätt sätt. Överlag beskrivs en tilltro till kollektivtrafikens attraktionskraft i framtiden, men det betonas att kollektivtrafiken måste ses som föränderlig och anpassningsbar snarare än att hållas statisk och oföränderlig.

Vidare, beskrivs både utifrån en regional- och en lokal kontext, målstyrda verksamheter. Numera tycks ett växande fokus ligga vid att öka marknadsandelar snarare än att öka antalet resor med kollektivtrafiken, något som också konstateras i den vetenskapliga artikel som publicerats inom ramen för detta projekt (se Johansson et al., 2017). I artikeln framträder två övergripande mål med planeringen av kollektivtrafik; öka marknadsandelen och tillhandahålla samhällsservice. Att marknadsandelar numera kommit alltmer i fokus är på grund av att ambitionen främst ligger vid att få ökade marknadsandelar gentemot bilen, snarare än att enbart öka andelen kollektivtrafiksresenärer (med en risk att få över cyklister och gångtrafikanter snarare än bilister).

Att arbeta målorienterat, är dock sällan oproblematiskt, och flera berättar om målkonflikter av diverse slag. Lucas (2012) belyser att ekonomiska, miljömässiga och sociala mål ofta kolliderar med varandra, och de ekonomiska målen har inte sällan företräde framför de andra två. Flera informanter uttrycker att ekonomiska mål har haft företräde i prioriteringarna. Det har varit viktigt att skapa bra förbindelser till arbetsmarknader och att skapa attraktiva miljöer för företag med bra tillgänglighet.

År 2012 kom en ny lag om kollektivtrafik. Denna innebär att varje län numera ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att planera och genomföra lokal och regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiken blev med införandet av den nya lagen en tydlig regional angelägenhet, där ansvaret ligger på myndigheterna, istället för på de tidigare trafikhuvudmännen. Under projektets gång har det betonats att den nya lagen inneburit att arbetet med planering av kollektivtrafik i en ökad utsträckning numera inkluderar vad kollektivtrafiken kan bidra med på ett mer övergripande plan i samhället.

Det övergripande transportpolitiska målet innebär arbete för att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (prop. 2008/09:92). I den nya

kollektivtrafiklagen finns även en paragraf om att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper. Det kan dock finnas en motsättning mellan att genomföra samhällsekonomiskt effektiva investeringar och samtidigt tillse att alla i en region eller ett land har lika bra tillgänglighet till kollektivtrafik. Samhällsekonomiskt effektiva investeringar gynnas av att det antingen är många personer som drar nytta av investeringarna eller att det går att hålla nere kostnaderna. En kombination av omfattande nyttor och låga kostnader ger en idealisk investering ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Strävan efter en hög samhällsnytta leder ofta till ett fokus på det urbana, där det finns många människor som kan använda kollektivtrafiken, och att skapa starka stråk inom en stad eller stråk som knyter samman städer. Utformningen av kollektivtrafiken så att den också är tillgänglig för alla resenärsgupper behöver beakta de olika begränsningar och förutsättningar som olika resenärer har för att använda kollektivtrafiken. Informanter belyser konflikten mellan mål som ”bäst för flest” och starka stråk, vilka bidrar till att göra urbana områden än mer attraktiva att bo och arbeta i, i relation till att bo kvar i glesbygdsområden. OECD (2015) betonar vikten av tillgänglighet för alla medborgare, liksom att de globala målen och agenda 2030 för en hållbar utveckling, understryker vikten av inkluderande samhällen - *för alla*. Även om många ser en styrka med flerkärnighet och urban utveckling, riktas samtidigt också en kritik från olika håll mot dagens intensiva fokus mot dessa områden, där mer perifera områden och orter inte sällan ses som åsidosatta (Hela Sverige, 2018).

Överlag råder en samstämmighet om att någon form av värdering av kollektivtrafikens effekter och av infrastrukturinvesteringar är viktigt, både utifrån en regional- och kommunal kontext. Även om existerande metoder anses som värdefulla ur många aspekter, finns åsikter om att en vidareutveckling av utvärderingsmetoder är nödvändig för att fånga ett bredare spektra. Det har under projektets gång definierats olika behov beroende på nivå. På den regionala nivån, anser ett flertal intervjupersoner att de samhällsekonomiska kalkylerna fyller en funktion, speciellt vid större projekt. Vissa ser dem mer eller mindre som nödvändiga. På den lokala nivån anses de samhällsekonomiska kalkylerna inte som lika nödvändiga, även om de är eniga om att utvärdering är viktigt. Det kan urskönjas ett behov av mer flexibla modeller, som kan anpassas även till mindre projekt. Det finns betydande spännvidd i vilka olika infrastrukturprojekt som utreds – allt från stora miljardprojekt som utreds över flera år till det dagliga arbetet med att analysera optimal turtäthet i den lilla orten. När det gäller större projekt har det uttryckts ett ökat behov av grundligare metoder, när det gäller mindre projekt uttrycks ett behov av utvärdering, men av enklare karaktär. Någon nämner exempelvis erfarenhetsbaserad utvärdering (där de tar fasta på erfarenheter från tidigare projekt).

Slutligen kan en viss misstro urskönjas till hur samhällsekonomiska kalkyler i vissa fall snarare upplevs användas för att motivera redan utvalda projekt än för att göra en ordentlig utvärdering. Den skepsis som också uttrycks i hur effekter modelleras och värderas i utvärderingsverktygen skapar även misstro till de samhällsekonomiska analyserna. Kostnadsnyttoanalyser har sina fördelar om de används för att välja mellan olika alternativa lösningar för att hantera ett identifierat behov. De samhällsekonomiska analysernas legitimitet i beslutsunderlagen för investeringar i kollektivtrafik beror på tydlighet och transparens i hur analyserna har genomförts. Å andra sidan har det politiska inflytandet återkommande lyfts, där flera menar på att i slutänden är det mesta en politisk



fråga. Oavsett vad de samhällsekonomiska analyserna utvisar, tycks mycket handla om vad som står högst på den politiska agendan.

## 6.2. Förslag på vidare forskning

PPGIS har, som nämnts, använts inom flertal discipliner inte minst för att ge röst åt den lilla människan. PPGIS ger också möjligheten att på olika sätt kombinera kvantitativa och kvalitativa metoder. Samtidigt har återkommande under projektets gång en problematik lyfts i att fånga sociala effekter inom kollektivtrafiken. För vidare forskning vore det ytterst relevant att fortsatt undersöka möjligheterna att använda PPGIS eller liknande angreppssätt för att utvärdera effekter av mer social karaktär vid kollektivtrafikinvesteringar i Sverige. Möjligheten att använda PPGIS underlättas också av den teknikutveckling som varit inom kollektivtrafiken, användningen av appar för information, resvanor, m.m. Vi bedömer att det finnas goda möjligheter för att utveckla en gedigen metod för att fånga mer svårgripbara effekter inom kollektivtrafiken genom en kombination av olika metoder.

Vidare har det under projektets gång identifierats olika nivåer av satsningar (från mindre projekt till miljardprojekt, från nationell nivå till kommunal nivå). Det har uttrycks olika behov när det gäller utvärderingsmetoder för dessa satsningar och likväl har olika behov identifierats vad gäller ex post och ex ante. Det finns en nytta i att fortsätta undersöka hur dessa skilda behov kan tillgodoses på olika sätt och med fördel sammanställa denna kunskap på ett samlat och lättillgängligt sätt.

Slutligen har diskussioner om ojämn resursfördelning fångats under projektets gång. Under senare år har starkt fokus varit på urbana områden och att det ska bli bäst för flest. Likväl tycks implementerandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter och transportförsörjningsprogram lett till ökat fokus mot ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta har lyfts som att ibland kunna krocka med vissa mål om exempelvis regional utveckling. Som förslag på fortsatt forskning vore det ytterst relevant att studera denna utveckling med dess effekter på en djupare nivå.

## 7. Referenser

- Arrow et. al. (1996) Is There a Role for Benefit-Cost Analysis in Environmental, Health, and Safety Regulation, *Science*, April 12,
- Babelon, I., Ståhle, A. & Balfors, B. (2017) Toward Cyborg PPGIS: exploring socio-technical requirements for the use of web-based PPGIS in two municipal planning cases, Stockholm region, Sweden, *Journal of Environmental Planning and Management*, 60:8, 1366-1390, DOI: 10.1080/09640568.2016.1221798
- Bjerkemo, S.-A., 2011. *Nya vägar för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt*, Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan, Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för Samhällsplanering och Miljö.
- Boverket, 2012. *Vision för Sverige 2025*, Karlskrona: Boverket rapport.
- Boverket, 2018. *Vision för Sverige 2025*. Tillgänglig: <http://sverige2025.boverket.se/>, 2018-02-02.
- Brown, G., & Kyttä, M. (2014). Key issues and research priorities for public participation GIS (PPGIS): A synthesis based on empirical research. *Applied Geography*, 46, 126–136. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2013.11.004>
- Brown, G., Montag, J. M., & Lyon, K. (2012). Public Participation GIS: A Method for Identifying Ecosystem Services. *Society and Natural Resources*, 25(7), 633–651. <https://doi.org/10.1080/08941920.2011.621511>
- Brown, G., & Reed, P. (2012). Values Compatibility Analysis: Using Public Participation Geographic Information Systems (PPGIS) for Decision Support in National Forest Management. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 5(4), 317–332. <https://doi.org/10.1007/s12061-011-9072-x>
- Carver, S., Evans, A., Kingston, R., & Turton, I. (2001). Public participation, GIS, and cyberdemocracy: Evaluating on-line spatial decision support systems. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 28(6), 907–921. <https://doi.org/10.1068/b2751t>
- Cervero, R. (2013). *Transport Infrastructure and the Environment: Sustainable Mobility and Urbanism*. Available online: <http://iurd.berkeley.edu/wp/2013-03.pdf>, 2018-02-07).
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: defining urban social sustainability. *Sustainable Development* 19, 289-300.
- 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.
- Feinstein, S. (2010). *The just city*. Cornell university press, New York.
- Fjertorp, J., 2013. *Hur påverkas kommunernas ekonomi av befolkningsförändringar?*, Göteborg: Rapport 17 i det nationella kommunforskningsprogrammets rapportserie.
- FN (2012). *FN-fakta hållbar utveckling*. FN-fakta nr 2/12: Hållbar utveckling, <https://fn.se/wp-content/uploads/2016/08/Faktablad-2-12-H%C3%A5llbar-utveckling.pdf>, tillgänglig 2018-02-27.
- Frank R H, (2008), Why Is Cost-Benefit Analysis So Controversial?, in *The Philosophy of Economics*, (ed) Daniel Hausman, oxford university press.
- Grundström, K. (kommande) *Kollektivtrafik i Malmö – Målbilder och värderingspraktik*. K2 rapport.
- Gustavsson, E., Elander, I. (2013). *Social hållbarhet inte bara "sustainable"?* Från mångtydig vision till analytiskt redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt. Rapport HUMUS – centrum för urbana och regionala studier, Örebro Universitet.
- Hela Sverige. (2018). *Det här vill vi*. <https://www.helasverige.se/om-oss/det-haer-vill-vi/>, 2018-02-07.

- Honkaniemi, H., Wimark, T., Juárez, S. P., Lagerqvist, M., Rostila, M. (2017). Social hållbarhet i kollektivtrafiken. I *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium, Stockholms universitet, s. 9-48.
- Hultkrantz och Nilsson (2008), *Samhällsekonisk analys; En introduktion till mikroekonomin*, SNS Förlag
- Johansson, E. & Anund, A. (2018). *Planering och utredning av kollektivtrafikinvesteringar: En fallstudie av Spårväg syd*. K2 working papers 2018:3.
- Johansson, Hiselius och Wretstrand (2016), ”Kollektivtrafikens samhällseffekter – Översikt av utvärderingsverktyg”, *Outreach 2016:9*, K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- Johansson, E., Winslott Hiselius, L., Koglin T. och Wretstrand, A. (2017). Evaluation of public transport: regional policies and planning practices in Sweden. *Urban, Planning and Transport Research*, 5(1), ss. 59-77, DOI: 10.1080/21650020.2017.1395291
- Kahila-Tani, M., Broberg, A., Kyttä, M., & Tyger, T. (2016). Let the Citizens Map—Public Participation GIS as a Planning Support System in the Helsinki Master Plan Process. *Planning Practice and Research*, 31(2), 195–214. <https://doi.org/10.1080/02697459.2015.1104203>
- Kingston, R., Carver, S., Evans, a., & Turton, I. (2000). Web-based public participation geographical information systems: an aid to local environmental decision-making. *Computers, Environment and Urban Systems*, 24(2), 109–125. [https://doi.org/10.1016/S0198-9715\(99\)00049-6](https://doi.org/10.1016/S0198-9715(99)00049-6)
- 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.
- Lindblad, S. 2015. *Demografins regionala utmaningar* (Bilaga 7 till Långtidsutredningen 2015, SOU 2015:101), Stockholm: Elanders Sverige AB.
- Littig, B. & Grießler, E. (2005). Social sustainability: a catchword between political pragmatism and social theory. *International Journal of Sustainable Development* 8(1-2):65-79.
- López-Aparicio, S., Vogt, M., Schneider, P., Kahila-Tani, M., & Broberg, A. (2017). Public participation GIS for improving wood burning emissions from residential heating and urban environmental management. *Journal of Environmental Management*, 191, 179–188. <https://doi.org/10.1016/J.JENVMAN.2017.01.018>
- Lucas, K., & Jones, P. (2012). Social impacts and equity issues in transport: an introduction. *Journal of Transport Geography*, 21, 1-3.
- Malmö stad (2009). Framtidens kollektivtrafik: social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad. <http://malmo.se/download/18.4d147ba1286e5bcb4800056722/3.+Social+konsekvensanalys+av+kollektivt,+tillganglig+2017-09-14>.
- Naturvårdsverket (2018). Så följer vi upp klimatmålen. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Sa-foljer-vi-upp-klimatmalen/>, tillgänglig 2018-05-22.
- Naturvårdsverket (2009), *Multikriterieanalys (MKA) för hållbar efterbehandling av förorenade områden : metodutveckling och exempel på tillämpning*, Stockholm, ISBN 9789162058913
- Nilsson, D., Stjernborg, V., Fredriksson, L. (2017). Effekter av kollektivtrafiksatsningar: en kunskaps- och forskningsöversikt. K2 working papers 2017:4.
- ODPM. (2004). *The Egan Review – Skills for Sustainable Communities*. London: Riba Enterprises Ltd.
- OECD, 2015. *The Metropolitan Century*. Understanding Urbanisation and its Consequences, Paris: OECD Publishing.
- Opp, S. (2017). The forgotten pillar: a definition for the measurement of social sustainability in American cities. *Local environment: The International Journal of Justice and Sustainability* vol. 22:3, 286-305.
- Pindyck (2007), Uncertainty in Environmental Economics, *Review of Environmental Economics and Policy*, pp 45-65

- 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 2018-02-02.
- Pyddoke, R. & Creutzer, C. 2013. Household car ownership in urban and rural areas in Sweden 1999–2008. CTS Working Paper 2014:21, available on: <http://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-21.pdf>, 2018-02-07.
- Regeringskansliet (2018). Mål för transporter och infrastruktur. <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>, tillgänglig 2018-02-27.
- Regeringens proposition 2009/10:200. *Ny kollektivtrafiklag*. <http://www.regeringen.se/49bbc0/contentassets/b3b5d0bdcf5e47809e9a811bce0b92e7/ny-kollektivtrafiklag-prop.-200910200>, tillgänglig 2018-02-27.
- Salonen, M., Broberg, A., Kytt??, M., & Toivonen, T. (2014). Do suburban residents prefer the fastest or low-carbon travel modes? Combining public participation GIS and multimodal travel time analysis for daily mobility research. *Applied Geography*, 53, 438–448. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2014.06.028>
- Sieber, R. (2006). Public participation geographic information systems: A literature review and framework. *AAG Annals*, 96(3), 491–507. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2006.00702.x>
- SKL (2011). *Kommungruppsindelning 2011*. Rapport Sveriges kommuner och landsting.
- Stjernborg, V. *Att fånga sociala effekter i planeringsprocessen – en översikt*. Kommande K2-rapport.
- Stjernborg, V., Mattisson, O. (2016). *Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället*. K2 working papers 2016:13.
- Trafikanalys. (2017). Sociala konsekvensbeskrivningar i planeringen. <http://www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/>, tillgänglig 2017-09-14.
- Trafikförvaltningen. (2015). Programstudie: spårväg syd Flemingsberg - Skärholmen – Älvsjö. <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Alla-projekt/Sparvag-syd/Bilagor/Social%20konsekvensbeskrivning%20Sparvag%20syd.pdf>, tillgänglig 2018-02-14.
- Trafikverket (2018a). *Statligt stöd för hållbara stadsmiljöer - stadsmiljöavtal*. Available at: <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal> 2018-02-07.
- Trafikverket. (2018b). *Transporteffektivt samhälle*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/transporteffektivt-samhalle/>, 2018-02-07.
- Trafikverket (2018c), Metod för samlad effektbedömning, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Method-for-samlad-effektbedomning/>, 2018-06-21
- Transportstyrelsen (2018) *Kollektivtrafik*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Kollektivtrafik/>, tillgänglig 2018-05-20.
- Trivector Traffic (2015) *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*, Rapport 2015:39.
- UNAC (United Nations Association in Canada) (2017). The human rights approach to sustainable development: environmental rights, public participation and human security. Tillgänglig på <http://unac.org/wp-content/uploads/2013/07/HRandSD-EN-PDF.pdf>, 2017-08-24.
- United Nations. 2014. *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*; United Nations: New York.
- United Nations 2018. *Sustainable Transport*. Tillgänglig online: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport> , 2018-02-07.
- UN Habitat. (2013) *The future we want the city we need*. Finns att ladda ner på <http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/The%20City%20We%20Need.pdf>, 2018-02-02.

- Vallance, S., Perkins, H. C. & Dixon, J. E. (2011). What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum* 42, 342-348.
- Vanclay, F. (2006). Principles for social impact assessment: A critical comparison between the international and US documents. *Environmental Impact Assessment Review*, vol 26:1, pp. 3-14.
- Wimark, T (red). (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium, Stockholms universitet.
- Winter, K. (2015). Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. Rapport utgiven av KTH, Stockholm.
- Wong, B. (2014). Social Impact Assessment: The Principles, Criticism and Social Impact Variables. Working Paper. University Malaysia Sarawak
- WSP (2008), "Lokaliserings- och tillväxteffekter i samhällsekonomiska analyser – en förstudie", *WSP Analys & Strategi rapport 2008:3*, WSP, Stockholm, 2008
- Åhman, H. (2013). Social sustainability – society at the intersection of development and maintenance. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability* vol. (18)10, 1153-1166.

## Bilaga 1 Forskningsprojektet

Projektet *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling* är ett forskningsprojekt finansierat av K2 med uppstart under mitten av 2015 och med avslut i början av 2018. Projektet har innefattat forskare från Lunds universitet, Malmö universitet och VTI samt en representant från Malmö Stad och en representant från Trafikverket. Projektet handlar om att undersöka hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling förstås och utvärderas och projektet omfattas av tre delar.

Del 1 innebar en inventering av aktörers tankar kring kollektivtrafikens bidrag till samhället och dess utveckling. Inventeringen skedde dels i bredare bemärkelse via dokumentanalys i ett urval av kommuner och regioner och dels via djupare studier av kollektivtrafiksatsningar med fokus på planerares (och andra involverade aktörers) perspektiv och uppfattningar. Detta arbete har inneburit ett flertal publikationer i form av rapporter (i K2s rapportserier) och vetenskapliga artiklar (bilaga 1). Studierna har också presenterats vid konferenser och workshops.

Del 2 innebar en kartläggning av befintliga nationella analysmetoder för att studera och förstå samhällseffekter av kollektivtrafikåtgärder. Det utfördes också intervjuer med syftet att få en förståelse för kollektivtrafiksektorns bedömning av identifierade verktyg för beräkningar av samhällseffekter av större kollektivtrafikinvesteringar. Likväl som intervjuer utfördes med tjänstemän i fem olika regioner med syftet att skapa en djupare förståelse för hur strategiska planer realiserats i praktiken och för att undersöka hur kollektivtrafikåtgärder utvärderas i dessa valda regioner. Även detta arbete har inneburit ett flertal publikationer i form av rapporter (i K2s rapportserier) och vetenskapliga artiklar (bilaga 1). Studierna har på samma sätt presenterats vid konferenser och workshops.

Del 3 sammankopplar och avslutar forskningsprojektet i sin helhet och presenteras i denna rapport. Den avslutande delen tar utgångspunkt i befintliga utvärderingskoncept och diskuterar nya vägar att utveckla metoder för att överbrygga de luckor som identifierats (i projektets delstudier) mellan vision och möjlighet att utvärdera effekter. Empiri baseras på resultat från delstudier och det utgås ifrån det material som insamlats i respektive delstudie. I delstudierna har material insamlats genom textanalys av styr- och visionsdokument, intervjuer och litteraturstudier.

Publicerat material som sammanställts inom ramen för projektet är:

Grundström, K. (2018). Kollektivtrafik i Malmö – Målbilder och värderingspraktik. Kommande K2 rapport.

Johansson, E. och Anund, A. (2018). Planering och utredning av kollektivtrafikinvesteringar: En fallstudie av Spårväg syd. K2 Working Papers 2018:3

Johansson, E., Winslott Hiselius, L., Koglin T. och Wretstrand, A. (2017). Evaluation of public transport: regional policies and planning practices in Sweden. *Urban, Planning and Transport Research*, 5(1), ss. 59-77, DOI: 10.1080/21650020.2017.1395291

Johansson, E., Hiselius, L., Wretstrand, A. (2016). *Kollektivtrafikens samhällseffekter*. K2 Outreach 2016:9.

Stjernborg, V. *Att fånga sociala effekter i planeringsprocessen – en översikt*. Kommande K2-rapport.

Stjernborg, V., Mattisson, O. (2016). The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability*, 8(11), pp. 1-16.

Stjernborg, V., Mattisson, O. (2016). *Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället*. K2 Working Papers 2016:13.





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 universitet och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

