

Samverkan mellan förvaltningsnivåer för utveckling av regional tågtrafik

En studie om möjligheter och problem i två olika järnvägsexempel och olika aktörers syn på samverkan

Collaboration between levels of public administration in development of regional train travel

A study about opportunities and problems in two different examples of railways and the view of collaboration among different actors

Ellinor Lundholm

Handledare: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator:

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0859

Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Illustrationer: producerat av Ellinor Lundholm, om inget annat anges

Nyckelord: samverkan, regional tågtrafik, järnväg, flernivåförvaltning, flernivåstyrning, aktörer, kollektivtrafik, planering, utveckling, landsbygd

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Med det här examensarbetet avslutar jag nu mina studier inom masterprogrammet hållbar stadsutveckling vid SLU Alnarp. De senaste två åren, utöver mina tre år av studier inom stadsplanering, har varit en lärorik tid och jag har fått möjligheten att träffa många intressanta människor – där våra professioner har mötts och kunskaper har delats. Med ett intresse för hållbara transporter och planeringsprocesser ville jag fördjupa mig i det som det talas om överallt – samverkan. Tillsammans med avdelningen för *tillväxt och hållbar utveckling* på kommunledningskontoret i Nässjö kommun formulerades idéer till den här uppsatsen och till slut valde jag att undersöka närmare om samverkan inom ramen för regional tågtrafik.

Jag vill först och främst tacka avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling på Nässjö kommun för att ni välkomnade mig och tog emot mina idéer och tankar – även för den hjälp jag fick att utarbeta idéer och få kontakt med intervjupersoner. Jag riktar därmed också ett stort tack till de intervjupersoner som ställde upp och delade med sig av sina kunskaper, tankar och erfarenheter. Dessutom vill jag tacka min handledare Anders Larsson, som med sina kloka ord och feedback väglett mig under den här tiden. Till sist är min sambo värd ett tack som ofrivilligt agerat bollplank och stöttat med både peppande ord och korrekturläsning.

Ellinor Lundholm

Sammanfattning

Idag är det krav på samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer (nationell, regional och lokal nivå) inom planering och utveckling av kollektivtrafik i Sverige. De aktörer som arbetar inom området för kollektivtrafik är ofta medvetna om vikten av samverkan men forskning har visat att aktörer ändå upplever det svårt att samverka i praktiken. Det krävs förståelse för vad det beror på att samverkan är svårt och vilka utmaningar som ligger i arbetsformen för att i framtiden kunna förbättra arbetssätt utifrån helhetsperspektiv för hållbar utveckling. Undersökningens syfte blev därmed att förstå samverkan inom ramen för en utvecklad regional tågtrafik. Anledningen till att undersökningen avgränsades till regional tågtrafik är att järnvägssystemet har en inneboende komplexitet som kräver att aktörer på olika förvaltningsnivåer samverkar. Undersökningen tittar på möjligheter och problem med samverkan i två olika exempel, järnvägssträckningar, som utgår ifrån Nässjö. Dessa exempel är framtagna tillsammans med Nässjö kommun. Dessutom undersöks olika aktörers uppfattningar om samverkan och jämförs med teorier inom ämnet.

Det har utförts sju semi-strukturerade intervjuer med kommuner, regioner (länstrafikbolag) och Trafikverket i Region Jönköpings län, Region Halland och Region Kalmar län. Det har också utförts kompletterande dokumentstudier. Resultatet visar att det finns både möjligheter och problem med de båda exemplen där det bland annat läggs resurser på ökat resande, satsas på infrastrukturutbyggnad och godsfrågor som drivs av aktörer underifrån. Problemen är kopplade till långa processer, ekonomiska förutsättningar och bristande samhällsekonomisk lönsamhet. Olika aktörers uppfattningar om samverkan och faktorer för en framgångsrik sådan tenderar att likna varandra och så även teorier om samverkan.

Nyckelord: samverkan, regional tågtrafik, järnväg, flernivåförvaltning, flernivåstyrning, aktörer, kollektivtrafik, planering, utveckling, landsbygd

Abstract

In planning and development of public transport in Sweden today there is requirements for collaboration between actors on different levels of public administration (national, regional and local level). Actors involved in planning and development of public transport are often aware of the importance of collaboration but research show that actors experience difficulties with collaboration in practice. Understanding of what the difficulties with collaboration depends on is needed and what the challenges are in the governance, to improve working from a holistic perspective on sustainable development in the future. The purpose of this study is therefore to understand collaboration in the framework development of regional train travel. The reason why the study focuses on regional train travel is that railway systems are complex and requires actors on different levels of public administration to collaborate. The study examines the opportunities and problems with collaboration in two different examples, railway lines, that proceeds from Nässjö. These examples has been elaborated together with the municipality of Nässjö. The comprehension of collaboration among different actors is also examined and compared with theories.

This study is based on seven semi-structured interviews with municipalities, regions (public transport operators) and Trafikverket (Swedish Transport Administration) in Region Jönköping County, Region Halland County and Region Kalmar County. Additional document studies were also carried out in the study. The results show that there are both opportunities and problems in the two examples, for instance increased travel, investments in infrastructure and in matters of freight transport. The problems are connected to long processes, economic issues and lack of profitability in national economy. The comprehension of collaboration among different actors and factors for such to be successful tend to resemble each other and the theories of collaboration.

Keywords: Collaboration, regional train travel, railway, multi-level administration, multi-level governance, actors, public transport, planning, development, countryside

Innehållsförteckning

1. Inledning	8
1.1. Bakgrund	8
1.2. Problemställning	9
1.3. Tidigare forskning	9
1.4. Syfte och frågeställningar	10
1.5. Avgränsning	11
1.6. Disposition	12
2. Bakgrundsbeskrivning om järnväg och tåg	13
2.1. Historik – det svenska järnvägsnätet	13
2.2. Den svenska järnvägen idag	14
2.2.1. Halmstad-Nässjö Järnväg	15
2.2.2. Nässjö-Oskarshamn Järnväg	16
3. Litteraturgenomgång	17
3.1. Samverkansteorier	17
3.1.1. Begreppet samverkan	17
3.1.2. Gränsöverskridande relationer	18
3.1.3. Främjande eller hindrande faktorer för samverkan	19
3.2. Governance – styrning genom nätverk	21
3.2.1. Begreppet governance	21
3.2.2. Multi-level governance	22
3.2.3. Flernivåstyrning i Sverige	22
3.3. Styrning inom kollektivtrafik	24
4. Metoder och forskningsansatser	28
4.1. En kvalitativ studie	28
4.1.1. Semi-strukturerade intervjuer	29
4.1.2. Urval av respondenter	30
4.1.3. Dokumentstudier	31
4.2. Kvalitet och trovärdighet	32
5. Resultat av intervjustudie	34
5.1. Exempel 1: Halmstad-Nässjö	34
5.1.1. Den treåriga testperioden	34
5.1.2. Lågt resande och dyrt att finansiera trafiken	36
5.1.3. Buss kontra tåg	37
5.1.4. Elektrifiering av Y:et – kampen om pengarna i den nationella planen	37

5.2. Exempel 2: Nässjö-Oskarshamn	39
5.2.1. Bristande politisk vilja och ekonomiska svårigheter	39
5.2.2. Utveckling genom gods?	41
5.2.3. Utmaningar för banor på landsbygden	42
5.2.4. Regionens roll och enskilda företrädares uppdrag.....	43
5.3. Faktorer för framgångsrik samverkan.....	44
5.4. Utmaningar med samverkan.....	45
6. Analys – samverkan inom regional tågtrafik	48
6.1. Samstämmighet – drivkraft för utveckling	48
6.2. Medfinansiering – samverkan i förhandling.....	50
6.3. Olika aktörer – olika roller, ansvar och uppdrag.....	53
7. Diskussion.....	55
7.1. Möjligheter och problem med samverkan i två exempel	55
7.1.1. Halmstad-Nässjö.....	55
7.1.2. Nässjö-Oskarshamn.....	56
7.2. Olika aktörers uppfattningar om samverkan.....	57
7.3. Kritik och begränsningar i studien	58
7.3.1. Studiens avgränsning.....	58
7.3.2. Intervjuer och urval av respondenter.....	59
8. Slutsatser	61
8.1. Förslag till vidare forskning	62
Referenser	63
Bilaga 1	68
Intervjuguider.....	68

1. Inledning

Detta inledande avsnitt ger en bakgrund till ämnet och problematiken som undersökningen behandlar. Undersökningens syfte och frågeställningar, avgränsning och uppsatsens disposition presenteras också.

1.1. Bakgrund

Enligt FN:s klimatpanel står transportsektorn för cirka 23 procent av den totala mängden koldioxidutsläpp som är energirelaterad och trots att det har genomförts åtgärder för mer energieffektiva transportfordon under många år fortsätter utsläppen att öka ur globala perspektiv (Paulsson, 2018). Det krävs därför att vi idag ställer om planering och utveckling av transportsystem, som alltför länge haft bilen som utgångspunkt, till planering och utveckling av hållbara transportsystem (Fredriksson, 2012, s. 35). Det finns ett flertal argument för planering och utveckling av kollektivtrafik i städer och på landsbygd, vilka bland annat framhävs i en rapport framtagen inom ramen för forskningsprogrammet *Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT)*; bortsett från argument om miljö och klimat är kollektivtrafiken också viktig utifrån bland annat tillgänglighetsperspektiv till samhällsservice, för resurssvaga grupper i samhället och för arbetspendling (Bjerkemo, 2011). Utifrån en ekologisk, ekonomisk och social hållbar utveckling är därför en välutvecklad kollektivtrafik en nödvändighet (Bjerkemo, 2011).

För att införa hållbara åtgärder inom transportsektorn är det bland annat viktigt att en bredd av aktörer och beslutsnivåer involveras i planerings- och beslutsprocesser, samt att det finns sammanslutningar för gemensamma lösningar för planering och utveckling av hållbara transportsystem (Civilutskottet et al., 2011, s. 19).

”För att lyckas med implementeringen av hållbara åtgärder krävs diskussioner för att skapa gemensamma begrepp, problembeskrivningar, delmål och strategier – innan implementeringen har inletts” (Civilutskottet et al., 2011, s. 19).

Som citatet ovan beskriver är det viktigt att det finns utrymme för diskussioner där arbete för hållbara transporter sker i samverkan mellan olika aktörer. För att kunna ställa om att samhället utvecklas hållbart måste det sätt som transporter och markanvändning så länge planerats för förändras (Civilutskottet et al., 2011, s. 117). I denna omställning finns det mycket som kan och behöver förändras men där särskilt en behövlighet är – som denna uppsats tangerar – att det behövs tydliga kopplingar mellan städernas utveckling och nationella samt regionala trafikplaneringsfrågor, eftersom ”enskilda städer varken äger problemen eller lösningarna” (Civilutskottet et al., 2011, s. 117). Engström (2011, s. 58) menar att det måste vara en ansvarsutkrävning från alla offentliga nivåer (staten,

regionerna och kommunerna) för att en omställning till hållbar utveckling i samhället ska kunna ske.

1.2. Problemställning

Inom ramen för kollektivtrafiksystemet i Sverige är samverkan ett krav eftersom många aktörer, på olika sätt, är inblandade i planering och förvaltning av infrastrukturen och trafiken (Paulsson et al., 2018). Holmberg och Hultén (2018, s. 36) förklarar att det är både offentliga och privata aktörer som är involverade – exempelvis statliga myndigheter, regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM:er), kommuner och privata operatörer – vilka alla har olika uppdrag och mandat i processerna för planering och utveckling av kollektivtrafiken. De aktörer som arbetar med kollektivtrafikplanering är ofta medvetna om att det är viktigt att samverka men forskning har visat att aktörer upplever svårigheter att samverka i praktiken (Paulsson et al., 2018).

Det är viktigt att belysa problematiken kring samverkan eftersom forskning visar att samverkan inom kollektivtrafik är komplext, samtidigt som det finns ett stort behov av samverkan – vilket också understryker vikten av att skapa förståelse kring arbetsformen. Det krävs således förståelse för orsakerna till att det är svårt att samverka och vilka utmaningar som ligger i arbetsformen, för att i framtiden kunna förändra och förbättra arbetssätt utifrån långsiktiga helhetsperspektiv för hållbar utveckling.

I den här undersökningen ligger fokus på samverkansprocesser inom ramen för regional tågtrafik, eftersom järnvägssystemet har en inneboende komplexitet där det krävs samverkan mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå. Det vill säga att det är Trafikverket, RKM:er och kommuner som måste samverka. Engström (2011) poängterar dock att det inte bara är viktigt med samverkan i planeringsskeden utan också i förvaltningsskeden, vilket gör att det är aktörer också på olika nivåer inom dessa organisationer (politisk nivå, tjänstemannivå, inom strategiska frågor men också genomförandenivå) som måste samverka med varandra.

1.3. Tidigare forskning

Forskning inom fältet för samverkan i planering och utveckling av kollektivtrafik visar att det finns behov av att olika organisationer samverkar för att kunna skapa effektiv, attraktiv och sammanhållna kollektivtrafik (Paulsson et al, 2018, s. 5; Hrelja et al, 2016, s. 7). Samverkansprocesser är nödvändiga för att kunna hantera långsiktiga och komplexa frågor som berörs av många olika aktörer (Paulsson et al, 2018, s. 13). Det handlar bland annat om aspekter kopplade till ansvarsfördelning, lokala förutsättningar och olika

metoder för samordning som rör exempelvis avtal, partnerskap och olika organisationers strukturer (Hrelja et al, 2016, s. 7). Avseende kollektivtrafik handlar samverkan om att bemöta svårigheterna som berör att öka resandet – att till exempel byten mellan olika färdmedelssätt fungerar samt att utformning av hållplatser och tidtabeller motsvarar resenärers förväntningar (Paulsson et al, 2018, s. 13-14).

Forskning visar också på att samverkan kan ta sig i uttryck på många olika sätt beroende på syftet med samverkansprocessen och att det i "verkligheten" inte alltid är så lätt att samverka eftersom det är många olika aspekter som har betydelse för processerna (Paulsson et al, 2018, s. 14). Samverkan som styrningsform är dock avgörande vad gäller att utveckla överenskommelser om prioriteringar av kollektivtrafiken och i skapandet för en fungerande och effektiv kollektivtrafik, vilket skapas genom formulering av gemensamma målbilder (Paulsson, 2018, s. 21). Samverkan inom kollektivtrafik är relativt utforskat, Hrelja et al (2016) menar till exempel att det innan framtagandet av deras rapport varken fanns teoretiska framsteg eller några konkreta förslag på hur en fungerande samverkan inom kollektivtrafik i praktiken ska eller kan se ut.

1.4. Syfte och frågeställningar

Syftet med denna undersökning är att förstå samverkan som konstellation i kontexten för utveckling av regional tågtrafik. För att konkretisera vilka möjligheter och problem som kan uppträda i samverkansprocesser för utveckling av regional tågtrafik studeras därför två olika exempel som båda utgår ifrån Nässjö. Eftersom samverkan ofta upplevs vara svårt att tillämpa i praktiken i kollektivtrafikplanering utreds också hur uppfattningar av samverkan skiljer sig eller liknar varandra mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer. En frågeställning utifrån ett diskussionsperspektiv ställs också upp för att besvara vad som krävs för att förbättra samverkan mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå.

Följande frågeställningar ska därmed besvaras i uppsatsen:

- Vilka möjligheter och problem med utgångspunkt i samverkan finns eller har funnits i de två exempel som studeras?
- Vilka uppfattningar om samverkan förekommer hos olika inblandade aktörer i utvecklingsarbete för regional tågtrafik?
 - Hur stämmer detta överens med teorier om samverkan?

Följande frågeställning ämnas besvaras utifrån en diskussion av studiens resultat:

- Vad krävs för en bättre samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer för en utvecklad regional tågtrafik?

1.5. Avgränsning

För den här undersökningen ligger fokus på samverkan inom ramen för den regionala tågtrafiken. Studien är bland annat avgränsad till två olika järnvägssträckningar som exempel i den här undersökningen. Dessa exempel är framtagna tillsammans med Nässjö kommun, där de båda exemplen är av betydelse för Nässjö på ett eller annat sätt. Exemplen utgörs av 1) *järnvägen mellan Halmstad och Nässjö* (utförlig beskrivning under rubrik 2.2.1) och 2) *järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn* (utförlig beskrivning under rubrik 2.2.2). Ingen av sträckningarna är elektrifierade vilket gör det intressant att jämföra likheter och skillnader mellan de båda. Sträckningarna för de båda är också på landsbygden vilket gör det särskilt intressant att jämföra just dessa två exempel med varandra.

Viktigt att poängtera är dock att syftet med studien inte är att ge en heltäckande och detaljerande bild av de två exempel som studeras, utan snarare ge en förståelse för vilka problem och möjligheter som har förekommit eller som förekommer idag vad gäller samverkan i de båda exemplen. Och för att förstå detta är det också viktigt att olika aktörers uppfattningar om begreppet samverkan undersöks.

Anledningen till varför uppsatsen behandlar särskilt regional tågtrafik är de utmaningar som finns med krav på samverkan mellan olika förvaltningsnivåer, eftersom järnväg sträcker sig över länsgränser och dessutom är en nationell angelägenhet. Det är således ett delat ansvar för järnvägen och tågtrafiken (ägandeskap och underhåll) mellan Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner – dessutom är det privata aktörer som kör trafiken. Trafikverket äger och förvaltar järnvägen, RKM:er driver utvecklingen av infrastrukturen, länsrafikbolagen i respektive region står för driften av tågtrafiken och kommunerna har ansvar för den lokala utvecklingen och för att öka attraktiviteten till orterna. Det finns också många andra aktörer och intressenter som påverkas och kan påverka utvecklingen av den regionala tågtrafiken, men på grund av studiens omfattning och tidsramar avgränsas studien till att endast undersöka samverkan mellan olika förvaltningsnivåer.

I den här uppsatsen avgränsas samverkan till en arbetsform mellan olika aktörer, där samverkan är en styrform. Fokus är således inte på samverkan som handlar om

överflyttningen från exempelvis vägtransporter till hållbara transporter (modal shift) utan det är något som tas upp som en aspekt, som till exempel samverkan mellan styrmedel, men det är inte den problematiken som undersöks.

1.6. Disposition

Inledning (1): ger en kort beskrivning av problemet som denna uppsats behandlar samt tidigare forskning om ämnet. Undersökningens syfte, frågeställningar och avgränsning presenteras också för att ge läsaren en tydlig bild av vad uppsatsen behandlar.

Bakgrundsbeskrivning om järnväg och tåg (2): här görs en detaljerad beskrivning av järnvägens historia i Sverige; detta för att ge läsaren en förförståelse för en del av den problematiken som finns idag med järnvägssystemet.

Litteraturgenomgång (3): omfattar den teoretiska referensramen som undersökningen använder. Här beskrivs vad samverkan är utifrån ett allmänt perspektiv; olika definitioner för begreppet men även samverkan i kontexten för kollektivtrafikplanering behandlas. Begreppen governance samt flernivåstyrning och -förvaltning förklaras också här.

Metoder och forskningsansatser (4): här presenteras och motiveras vilka metoder som undersökningen använder och vad undersökningen har för utgångspunkt i vetenskapliga teorier.

Resultat av intervjustudie (5): detta avsnitt utgör uppsatsens huvuddel och ger detaljerade beskrivningar av de resultat som framkommer från undersökningens metoder. Resultatet utgår ifrån undersökningens frågeställningar.

Analys (6): resultatet analyseras här tillsammans med uppsatsens teoretiska utgångspunkter samt annan dokumentation kopplat till uppsatsens problemställning.

Diskussion (7): här diskuteras studiens resultat och de uppställda frågeställningarna besvaras. Studiens avgränsning och metoder diskuteras också utifrån ett kritiskt förhållningssätt.

Slutsatser (8): i ett avslutande avsnitt presenteras undersökningens slutsatser, där även förslag till vidare forskning med viktiga forskningsfrågor att arbeta vidare med framförs.

2. Bakgrundsbeskrivning om järnväg och tåg

Här ges en beskrivande bakgrund om järnväg i historisk och svensk kontext för att ge läsaren förståelse för vilken betydelse som järnvägen har haft och förändringar som skett och lett fram till där vi är idag. Även en beskrivning av de två studerade exemplen presenteras.

2.1. Historik – det svenska järnvägsnätet

Under 1800-talet revolutionerades "den första järnvägs-åldern" som Glazebrook och Newman (2018) kallar eran då tågtrafik fick fart som transportmedel i såväl Europa som USA och Australien. I Sverige upprättades det första sammanhängande järnvägsnätet på 1840-talet, då Adolf Eugène von Rosen fick tillstånd från staten att bygga privata järnvägar mellan de viktigaste städerna i Sverige (NE, 2019a). År 1854 anlade Nils Ericson de så kallade stambanorna i Sverige som är de järnvägssträckningar som den svenska staten fick ansvar för att bygga, äga och förvalta (ibid.). Nässjö ingår i den södra stambanan – som idag är benämningen på sträckningen Malmö-Stockholm men när den byggdes var sträckningen Malmö-Falköping där sträckan Nässjö-Jönköping ingick (NE, 2019b). Nässjö blev en viktig järnvägsknut i samband med den södra stambanans upprättande och fick extra växtkraft utav detta (NE, 2019a).

Det byggdes även andra viktiga järnvägar i Sverige under mitten av 1800-talet och framåt, ungefär dubbelt så många privata som statliga och en tredjedel av dessa privata banor byggdes som smalspåriga (NE, 2019a). Dessa spår var fördelaktiga bland annat för de tilläts ha snävare kurvor och därmed var billigare än normala järnvägsspår – dessa smalspårsbanor blev viktiga för att kunna knyta an mindre orter med större städer och medförde därmed att det gick att resa över hela Sverige med endast tåg (ibid.). Glazebrook



Figur 1. Nässjö bangård på 1930-talet. Källa: DigitaltMuseum, Järnvägsmuseets foton.

och Newman (2018) syftar även på att järnvägen var viktig då den tillät städer att expandera i hastig takt – och eftersom järnvägen många gånger sträcktes mellan städer och landsbygd kunde människor pendla mellan arbetsplatsen i staden och hemmet på landsbygden.

Bilismens framväxt under början av 1900-talet försvårade dock för den ekonomiska lönsamheten att bygga och förvalta den svenska järnvägen – flera bansträckningar lades ner och därefter bestämdes att all järnväg skulle förstatligas (NE, 2019a). År 1939 fattades beslut av riksdagen om ett allmänt förstatligande. På grund av samhällets förändringar avseende de motoriserade fordonens ställning fick många järnvägar i Sverige läggas ner under 1950-talet fram till 1970-talet. Under slutet av 1980-talet fick SJ, som då delades upp på Statens Järnvägar och Banverket, ansvar för att driva gods- och persontrafik medan Banverket fick ansvar för järnvägarnas infrastruktur (NE, 2019a; NE, 2019c). Järnvägstrafiken avreglerades sedan till syfte att uppnå en säker, miljövänlig och samhällsekonomiskt effektiv trafikförsörjning – Banverket upplöstes år 2010 och ersattes med Trafikverket (NE, 2019a). Det innebär att det idag inte finns en särskild myndighet för järnväg (ibid.).

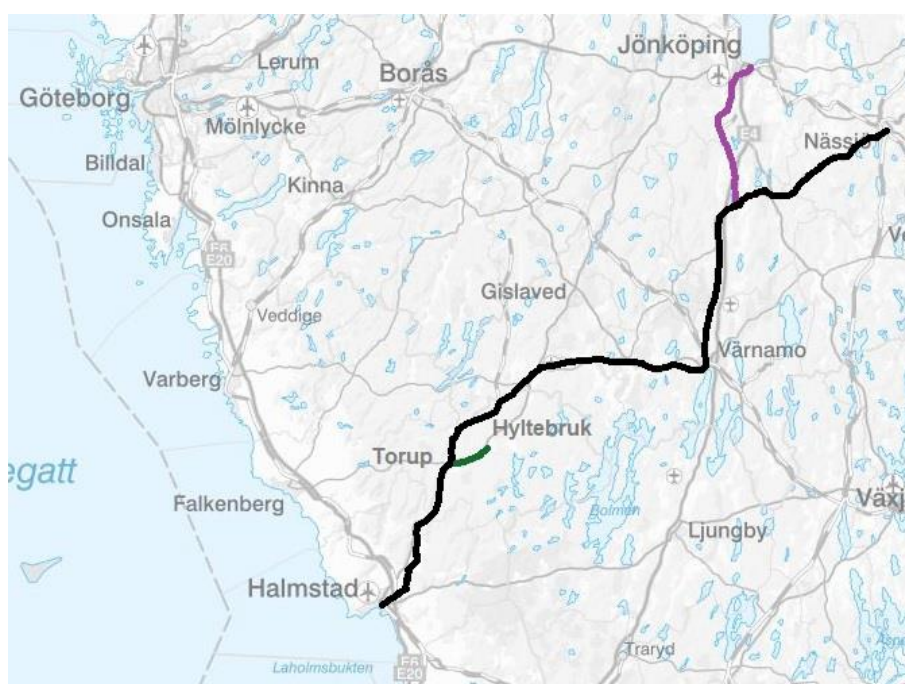
2.2. Den svenska järnvägen idag

Under 1900-talet och framåt har elektrifiering av järnväg skett av ett flertal järnvägssträckningar (NE, 2019a). Den första banan i Sverige elektrifierades dock redan år 1895 och låg i Stockholm. Under 1990- och 2000-talet har ett stort antal järnvägslinjer elektrifierats i samband med ett politiskt uppsving för att modernisera järnvägsnätet. Tack vare eldriften är tåg ett miljövänligt transportmedel – även järnvägsspår som går på dieseldrift är mer energieffektiva än landsvägsfordon. Tåg är generellt sätt tidseffektiva och samtidigt kapacitetsstarka (ibid.). Det är trafikverket som äger järnvägsnätet och således ansvarar för drift och underhåll av spåren och signalsystem, med mera, de utför också miljökonsekvensutredningar och upphandlar mark till utförande av projekt (ibid.).

All järnväg är statligt ägt idag. Det har skett många förändringar i järnvägsnätets system vad gäller bansträckningar. Idag är olika banor (tidigare privatägda) länkade med varandra, och har blivit formade till nya banor och stråk. Den här undersökningen utgår från två olika bansträckningar (se nedan) som tidigare var privatägda och som på ett eller annat sätt har betydelse för bland annat Nässjö.

2.2.1. Halmstad-Nässjö Järnväg

Järnvägsbanan som går mellan Halmstad och Nässjö (den tidigare privatägda banan Halmstad-Nässjö Järnväg, HNJ) öppnades först för persontrafik år 1877 mellan Halmstad och Värnamo (järnväg.net, 2019a). Järnvägen sträcker sig således mellan Halmstad och Nässjö med bland annat stationerna Torup, Värnamo och Vaggeryd på vägen. Sträckan Jönköping-Vaggeryd och Torup-Hyltebruk utgör ett så kallat stråk tillsammans med HNJ-banan (Trafikverket, 2019a) (se figur 2). Hela sträckan mellan Halmstad och Nässjö kunde först trafikeras år 1882. Sträckan har bland annat trafikerats av snabbmotorvagnståg, vilket har kallats för Sveriges första snabbtåg och under några år kördes dessa snabbvagnar direkt mellan Halmstad-Nässjö-Oskarshamn. HNJ förstatligades år 1945. Delar av järnvägssträckan har blivit tvunget att läggas ner under olika tidsperioder och hela järnvägssträckan har under många år legat under press för nedläggning. Idag trafikeras sträckan av Krösatågen som är ett samarbete mellan länstrafikbolagen ansvariga i regionerna Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge, Kronoberg och Skåne (järnväg.net, 2019b). Banan är 196 kilometer lång och är varken elektrifierad eller dubbelspårig (järnväg.net, 2019a).

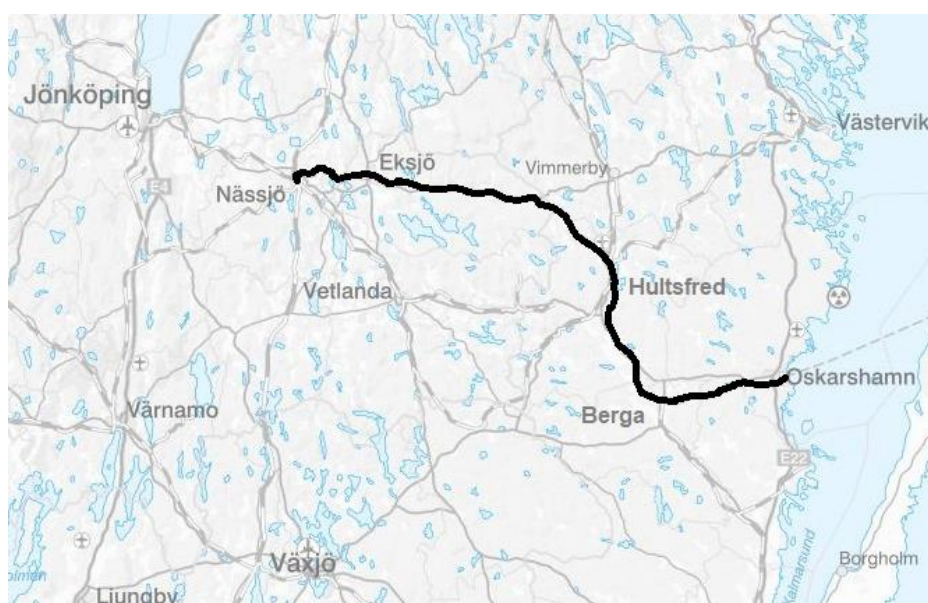


Figur 2. Sträckningen Halmstad-Nässjö (svart), sträckan Vaggeryd-Jönköping (lila) och Torup-Hyltebruk (grön). Källa för bakgrundskarta: SCB

2.2.2. Nässjö-Oskarshamn Järnväg

Järnvägsbanan som går mellan Nässjö och Oskarshamn, tidigare privatägd (Nässjö-Oskarshamn Järnväg, NOJ) sträcker sig mellan orterna Nässjö, Eksjö, Hultsfred, Berga och Oskarshamn (se figur 3). Banan öppnades först för trafik år 1872 mellan Nässjö och Eksjö (järnväg.net, 2019c). År 1874 invigdes hela sträckan NOJ. Banan har delats upp i flera bansträckor, vilket betyder att NOJ idag inte ses som en "egen" sträcka. Det är idag banorna Nässjö-Hultsfred som kallas för Bockabanan, sträckan Hultsfred-Berga är idag en del av Stångådalsbanan och sista sträckan är Berga-Oskarshamn. Stångådalsbanan (Linköping-Hultsfred-Kalmar) är en sammanslagning mellan tidigare enskilda banor – däribland Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred) och Nässjö-Oskarshamn Järnväg (Hultsfred-Berga) (järnväg.net, 2019d).

NOJ förstatligades år 1946, och på 1990-talet delades trafikeringen av persontågen upp så att Jönköpings län och Kalmar län tog ansvar för trafiken i sin del av länet (järnväg.net, 2019c). Sträckan mellan Nässjö och Hultsfred blev en del av Krösatågen och sträckan Hultsfred-Oskarshamn blev en del av Kustpilen som ingår i Stångådalsbanans trafiksystem (Astrid Lindgrens Hembygd, 2018). Trafikeringen mellan orterna har genom åren pendlat mellan att läggas ner för att sedan tas upp och läggas ner igen. År 2014 beslutade dock Jönköpings länstrafik för att lägga ner trafiken mellan Eksjö och Hultsfred (järnväg.net, 2019c). Det går idag tåg mellan orterna Nässjö-Eksjö (järnväg.net, 2019c), Hultsfred-Berga, (järnväg.net, 2019d) samt Berga-Oskarshamn (järnväg.net, 2019e). Hela Nässjö-Oskarshamn Järnväg är 148 km lång och är varken elektrifierad eller dubbelspårig (Astrid Lindgrens Hembygd, 2018; järnväg.net, 2019c).



Figur 3. järnvägssträckan mellan Nässjö och Oskarshamn (svart). Källa för bakgrundskarta: SCB

3. Litteraturgenomgång

I detta avsnitt redogörs för de teorier och begrepp som är undersökningens teoretiska ramverk. För att angripa undersökningens syfte och frågeställningar behandlas främst samverkan som fenomen på ett övergripande plan – vad det är, hur det kan se ut och varför det behövs – för att sedan appliceras i arbete med kollektivtrafik. Begreppen governance och multi-level governance samt teorier om flernivåförvaltning inom ramen för kollektivtrafik behandlas också.

3.1. Samverkansteorier

3.1.1. Begreppet samverkan

När samverkan som begrepp ska definieras menar Lindberg (2009) att det finns flera olika sätt att närma sig en definition som tenderar att skilja sig en aning. Dels finns det en praktik kring hur samverkan sker och i vilket syfte som organisationer samverkar; till exempel anses samverkan i offentlig sektor ofta vara en nödvändighet som sker för att kunna tillgodose medborgares behov, och i företagsvärlden anses samverkan vara viktig på grund av konkurrenskraft (Lindberg, 2009, s. 13–15). Forskares definitioner, som visserligen bygger sina studier på praktiken, tenderar att fokusera på samverkan som ett socialt fenomen som inbegriper sociala interaktioner i syfte att åstadkomma något – och många gånger lyfts samverkan vara då arbete sker över organisatoriska gränser mot ett gemensamt mål (Lindberg, 2009, s. 16–17). Hrelja et al (2016) definierar exempelvis samverkan som:

”försök att överkomma problem med kollektivt handlade och försök att förändra en situation där ömsesidigt beroende aktörer agerar självständigt till en situation där de agerar samfällt för att uppnå gemensamma mål.” (s.7)

I denna definition ligger fokus på att *försöka* lösa problem utifrån att aktörer går från självständighet till samfällighet genom att handla kollektivt. Paulsson et al (2018, s. 11) utgår i sin rapport, som beskriver samverkan i kollektivtrafiken, från att samverkan är ”en företeelse där formellt självständiga, men ömsesidigt beroende aktörer ’agerar samfällt för att uppnå gemensamma mål’”. Denna definition är lik föregående men med skillnaden att samverkan istället är en företeelse.

Enligt Svenska Akademiens ordlista (2015) förtecknas dock verbet samverka som ”samarbeta” och Svensk ordbok (2009) förklarar verbet som att ”handla eller fungera gemensamt för visst syfte”. I Svenska Akademiens ordbok (1964) beskrivs istället ”samverka” – förenklat – vara att en sammanslutning av personer arbetar tillsammans

(samarbetar) efter en gemensam plan (samordning) för att hjälpa varandra. Thomson och Perry (2006) som forskar inom bland annat offentlig förvaltning definierar samverkan (collaboration) som:

“Collaboration is a process in which autonomous actors interact through formal and informal negotiation, jointly creating rules and structures governing their relationships and ways to act or decide on the issues that brought them together; it is a process involving shared norms and mutually beneficial interactions.”
(Thomson & Perry, 2006, s. 23)

De menar således att samverkan innefattar interaktioner mellan självstyrande aktörer genom både formel och informell förhandling där styrandet sker genom gemensamma regler och strukturer i en process av ömsesidigt fördelaktiga interaktioner. Thomson och Perry (2006) skriver att många forskare är överens om att begreppen samarbete (cooperation) och samverkan (collaboration) skiljer sig vad gäller graden av interaktioner, engagemang och komplexitet. Hrelja et al (2016, s. 7) instämmer med Thomson och Perry, och menar också att samverkan som begrepp är en mer invecklad form av ett kollektivt handlande än vad begreppen samarbete eller samordning innebär och att samverkan inbegriper större komplexitet där interaktion sker mellan fler formellt oberoende aktörer. Rafael Lindqvist (i Lindberg, 2009, s. 18) påstår exempelvis att samordning utgår från formella regler som är gemensamma för olika organisationer och att mål utformas gemensamt medan organisationer som samverkar snarare utgår från egna uppsatta mål. Vedertaget är därför att det mellan olika begrepp inom samverkansteorier (exempelvis samverkan, samordning och konsultation) är gradskillnader i interaktionen mellan inblandade aktörer (Lindberg, 2009, s. 18–19). Lindberg (2009) konstaterar dock att samverkan är när *gränser* överskrids.

3.1.2. Gränsöverskridande relationer

Organisationer sägs ha blivit mer komplexa då de idag behöver ta hänsyn till allt fler motstridiga intressen, både i organisationer och utanför (Lindberg, 2009, s. 31). Eftersom samhället är i ständig förändring har det bidragit till att gränser mellan organisationer, såväl privata som offentliga, har blivit tydligare menar Lindberg (2009). Det talas om att organisationer är enheter med särskiljande gränser gentemot andra organisationer (Lindberg, 2009, s. 34; Löfström, 2010, s. 25). Dessa gränser utvecklas genom strukturer och processer som skapar stabilitet i organisationer – bland annat genom att resurser fördelas och kontrolleras (Löfström, 2010) samtidigt som gränserna måste korsas då det många gånger är en nödvändighet att organisationer samverkar för att de ska kunna utföra sina egna uppdrag (Lindberg, 2009). Konceptet *interorganisatoriska relationer*

används för att förklara olika typer av relationer och förhållningar inom organisationer; begrepp som samarbete, samordning och partnerskap är exempel på olika interorganisatoriska relationer (Lindberg, 2009, s. 12).

Löfström (2010, s. 26-27) förklarar att *nätverk* inbegrips vara interorganisatoriska relationer som finns inom och mellan organisationer. Även Lindberg (2009, s. 12) redogör för nätverk som begrepp inom interorganisatoriska relationer. Inom nätverksteorier förklaras att gränser mellan organisationer är konstruerade och att nätverk används som sätt att organisera dessa gränser (Löfström, 2010, s. 26-27). Hrelja et al (2016, s. 14-15) menar att samverkan, där inga självständiga aktörer ensamma kan lösa en uppgift utan istället går samman för att lösa uppgiften, är en konstellation som bygger på nätverk. Samverkan är således de relationer som binder samman aktörer i form av nätverk och trots att nätverk som struktur kan uppfattas som skör, med tanke på dess inneboende komplexitet, menar Hrelja et al (2016, s. 15) att samverkan är en stark konstellation då den knyter samman oberoende aktörer i nätverk.

Lindberg (2009, s. 65) beskriver också att organisationer som ingår i nätverk med tiden utvecklar ett inflytande över varandra som parter, och att det därför krävs ömsesidighet mellan parterna där de olika sidorna anpassar sig och etablerar strukturer för att kunna hantera relationen. De aktörer som ingår i nätverk har en målorientering menar Lindberg (2009), som bygger på att liknande intressen samordnas vilket skiljer sig en aning från samverkan som snarare handlar om att oberoende organisationer åstadkommer något tillsammans som de inte klarar av på egen hand.

3.1.3. Främjande eller hindrande faktorer för samverkan

Anledningar till att organisationer samverkar skiljer sig beroende på om det är i en *intressegemenskap* eller *intressekonflikt* (Lindberg, 2009, s. 54-56). I en intressegemenskap, altruism, är konsensus och en i förväg fastställd gemensam vision i fokus där samverkan uppfattas vara det som leder till förbättringar av system i sin helhet, exempelvis att samverkan i sig är samhällsekonomiskt effektivt. För att samverkan i en intressegemenskap ska optimeras krävs att de som deltar är överens om varför man samverkar och hur det ska gå till menar Lindberg (2009), men samtidigt menar Wikström (i Lindberg, 2009, s. 58) att det krävs engagemang från deltagarna och att de kommunicerar om likheter och olikheter eftersom de kommer från olika organisationer med olika föreställningar. Även Hrelja et al (2016) menar att engagemang är viktigt för att kunna åstadkomma önskvärda resultat, att de som deltar i samverkan känner sig delaktiga och har meningsfulla uppgifter kommer sannolikt att påverka hur slutresultatet blir.

Engagemanget grundas i att det finns ett förtroende menar Hrelja et al (2016) – för att skapa förtroende och tillit mellan de aktörer som ingår i samverkan krävs att det finns tydliga, öppna och rättvisa processer där aktörerna känner att de har delat ansvar och ägarskap för samverkan. Hrelja et al (2016, s. 9) menar exempelvis: ”varför skulle man dela ansvar med människor man inte litar på?” och lägger därmed stor vikt vid att det bör finnas förtroende i en samverkan.

Lindberg (2009) lyfter även att vilja är en viktig faktor för en lyckad samverkan – en vilja att se problem även ur andras perspektiv och menar också att förtroende och en respekt för de andra deltagarna är viktigt eftersom det kan minska osäkerheter i arbetet som bedrivs i samverkan. Hrelja et al (2016, s. 8) framhäver dessutom att dialogen mellan parterna i en samverkan bör vara förtroendeskapande, där respekt och hänsyn präglar dialogen att vara ”autentisk”. Detta menar Hrelja et al (2016) är en grundsten för att skapa förutsättningar för en lyckad samverkan. Holmberg och Hultén (2018, s. 41) lyfter också att tillit och förståelse för olika parter drivkrafter och roller är kvaliteter som kan göra samverkansprocesser framgångsrika, samt att det mellan deltagarna bör finnas en gemensam bild kring problem och mål.

I en intressekonflikt ligger fokus på att lösa en konflikt, ett problem, och Lindberg (2009) syftar på att dialog är ett viktigt verktyg för att då närma sig lösningar. Anledningar till att en god samverkan hindras kan vara att deltagarna har olika visioner om vad samverkan ska leda till eller att det finns kulturella skillnader i de olika organisationerna. Det kan också bero på skillnader i uppdrag och ansvarsområden mellan deltagarna, som i sin tur kan påverka att deltagare har olika sätt att se på problem och lösningar – vilket kan göra att ytterligare problem kring inflytande och prestige uppstår (Lindberg, 2009, s. 59-60). Vanligt förekommande är också att samverkansprocesser drar ut på tiden, då det kan uppstå kommunikativa missuppfattningar, oenighet och brist på förtroende mellan parterna – vilket i sin tur kan skapa frustration hos deltagare (Lindberg, 2009, s. 60-61).

Hrelja et al (2016) menar att en god samverkan präglas av ”samhandling”, där motsatsen är förhandling, och det innebär att självständiga aktörer utforskar gemensamma nyttor och uppnår mer än om de skulle agera självständigt. Förutsättningar för en samhandling är ömsesidigt förtroende, förståelse för andras aktörers drivkrafter och tydlig handlingskraft (Hrelja et al., 2016, s. 5). I en samhandling skapas förståelse och gemensamma problemformuleringar som gör att det blir ett samfälligt agerande – i en förhandling handlar det snarare om att organisationer konkurrerar med andra och försöker vinna fördelar genom samverkan (Hrelja et al., 2016, s. 10).

Holmberg och Hultén (2019, s. 6-7) lyfter det faktum att det inte finns några universella "recept" för en samverkan att bli framgångsrik, men lyfter ändå att forskare inom fältet har tagit fram några faktorer som är viktiga. Exempelvis att det behöver finnas något att samverka kring där aktörer behöver agera tillsammans, att aktörer i en samverkan anser behovet av andra aktörers bidrag gällande resurser samt att det finns en vilja att delta i en dialog. Om detta finns behövs dessutom förståelse och respekt för varandras drivkrafter och roller, förtroende och engagemang, samt att aktörer agerar samfällt för att hitta arbetssätt präglade av gemensamma formuleringar.

3.2. Governance – styrning genom nätverk

3.2.1. Begreppet governance

Hrelja et al (2016) beskriver att övergången från "government till governance" har legat till grund för det ökade behovet av samverkan som finns idag och att denna övergången därmed ställer krav på att styrning baseras på samverkan. Begreppet *governance* översätts av Montin och Hedlund (2009) som "interaktiv samhällsstyrning". Ordet *interaktiv* kan i själva verket uttryckas som "aktivitet från flera olika håll" (Montin & Hedlund, 2009, s. 7) och interaktiv samhällsstyrning kan därmed förklaras vara då olika former av styrning utvecklas inbegripande olika samhällsaktörers ömsesidiga samspel med varandra. Von Bergmann-Winberg (2010) beskriver governance som "styrning i samråd eller samverkan" (s. 14) och menar att det ofta innebär att olika aktörer styr i form av nätverk. Governance – interaktiv samhällsstyrning eller styrning i samverkan – syftar således till att hantera komplexa samhällsproblem och är därför ett vanligt förekommande begrepp i frågor som handlar om hållbar utveckling (Montin & Hedlund, 2009). Begreppet *government* var istället den period då nationalstaten hade en strikt hierarkisk maktställning, där regionala och lokala nivåer var underordnade den statliga nivån (Feltenius, 2010, s. 43).

Montin och Hedlund (2009, s. 19) skriver att hållbar utveckling som politikområde ska genomsyras av samarbete, kommunikativt meningsskapande och lärande – vilket innebär att det krävs en mer komplex styrning som kan hantera dessa företeelser. De förklarar att ordet *komplex* i sammanhang med begreppet governance är när det är många olika aktörer och intressen som är inblandade, när det bildas nätverk och när olika initiativ korsas och då behöver koordineras för att dra åt samma håll. Governance som begrepp behöver också konkretiseras i olika kontexter menar Montin och Hedlund (2009, s. 13) – eftersom styrning kan se ut på många olika sätt, då nya samhällsfenomen uppstår och kan

se annorlunda ut gentemot gamla fenomen, är det viktigt att begreppet anpassas till det sammanhang som det används i – då det annars tappar sin användbarhet.

3.2.2. Multi-level governance

Den komplexitet som ett nätverksbaserat styre mellan olika aktörer innebär kan förklaras av begreppet *multi-level governance*, som utifrån ett europeiskt perspektiv kan definieras som “system of continuous negotiation among nested governments at [supranational, national and regional] territorial tiers” (Hooghe & Marks, 2002, s. 4). Hooghe och Marks (2002, s. 8) menar att det råder delade meningar om hur multi-level governance ska ordnas, men att det ofta förs argument för att det krävs styrande utifrån multi-level governance för att kunna skapa ett effektivt styrande. Två indelningar (typ I och typ II) av konceptet togs därför fram av Liesbet Hooghe och Gary Marks; där typ I innebär styrning inom federala system med begränsade antal myndigheter (*jurisdictions*) på olika förvaltningsnivåer och utifrån ett stabilt och omfattande systemperspektiv (Hooghe & Marks, 2002; Conzelmann, 2008, s. 2; von Bergmann-Winberg, 2010, s. 15). Typ II har istället en mer anpassningsbar och flexibel design-struktur där myndigheter och aktörer interagerar under nätverksliknande former utifrån specifika ändamål som till exempel i form av projekt och partnerskap (Hooghe & Marks, 2002; Conzelmann, 2008, s. 3; von Bergmann-Winberg, 2010, s. 15).

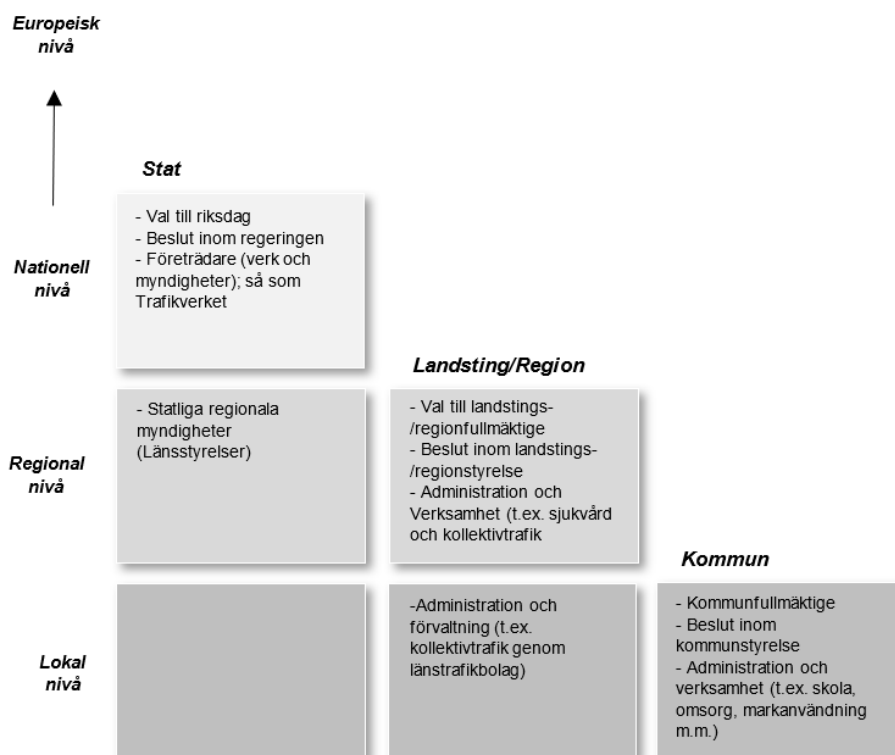
På svenska översätts multi-level governance till *flernivåstyrning*, eller flernivåstyre, och fick under 90-talet en ökad betydelse för det svenska förvaltningssystemet (von Bergmann-Winberg & Tallberg, 2010, s. 5).

3.2.3. Flernivåstyrning i Sverige

Flernivåstyrning har diskuterats i allt större omfattning i Sverige eftersom EU under 90-talet fick en mer utpräglad påverkan på de olika förvaltningsnivåerna i Sverige – på den statliga såväl som regionala och lokala nivå (von Bergmann-Winberg & Tallberg, 2010). I Sverige har vi en så kallad *flernivåförvaltning* som innebär att det finns en förvaltningsstruktur som baseras på olika förvaltningsnivåer (se figur 4), där en effektiv och rättssäker beslutsgång ska säkerställas genom att politiska beslut också tas på lägre förvaltningsnivåer (von Bergmann-Winberg, 2010, s. 8). Den svenska flernivåstyrningen har uppkommit från att en maktförskjutning har skett från centralstyrning till styrning också på subnationella nivåer (Didi, 2010, s. 31; Hultén, 2012, s. 95). Flera subnationella aktörer (regionala och lokala aktörer) har således fått mandat att påverka politikens

inriktning och statens roll i beslutsprocesser har gått från ensam maktställning till att istället vara som en form av organisatör i beslutsprocesser (Didi, 2010).

På 1980-talet i Sverige förändrades de politiska beslutsprocesserna från att staten och länsstyrelserna var de enda aktörer med formell makt att styra den regionala utvecklingen, till att aktörer på subnationell nivå (exempelvis landsting och kommuner) fick tillträde till regionalpolitikens inriktning (Didi, 2010). Detta har lett till att relationen mellan staten och aktörer på subnationella nivå har förändrats, där aktörer på regional och kommunal nivå har fått en starkare maktposition i styrningen (Didi, 2010; Feltenius, 2010; Monin & Hedlund, 2009, s. 14). Hultén (2012) beskriver också att relationen mellan staten och kommunerna har blivit alltmer spänd sedan den politiska maktförskjutningen – att relationen mellan statlig nivå och lokal nivå är mer polemisk (aggressiv) och mer präglad av självstyrande egenintressen snarare än av en integrerad relation.



Figur 4: Illustration av Sveriges tre beslutsnivåer (förvaltningsnivåer). Baserad på illustration av Finansdepartementet (2008).

På grund av den förändrade relationen mellan statlig och regional/lokal nivå, där staten fick en svagare maktställning och landstingen samt kommuner fick en starkare maktposition, har detta skapat en mer förhandlingsorienterad relation (Hultén, 2012, s. 98). Hultén (2012) menar dock att förskjutningen från "government till governance" (maktförskjutning från centralstyrning till styrning på subnationella nivåer) inte ska ses som en förändring som gått från en extrem till en annan, utan att det har varit och är en

successiv process där nya relationsmönster uppträder. Framförallt inom de regionala utvecklingsfrågorna är relationerna mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer under ständig förändring (Hultén, 2012).

3.3. Styrning inom kollektivtrafik

Inom området för kollektivtrafik har fokus skiftats från planeringen och utvecklingen av den kommersiella trafiken till att kollektivtrafiken idag har en betydande roll för den lokala och regionala utvecklingen (Holmberg & Hultén, 2018; Ringqvist, 2016). År 1978 beslutades om en trafikhuvudmannalag, som innebar att det i varje län skulle finnas en trafikhuvudman (länstrafikbolag) där den lokala och regionala kollektivtrafiken blev en "primär- och landstingskommunal angelägenhet" (Holmberg & Hultén, 2018, s. 25; Ringqvist, 2016, s. 12). Dock var tågtrafiken fortfarande Statens Järnvägars ansvar vilket under åren mellan 1980 och en bit in på 1990-talet förändrades så att trafikhuvudmännen också ansvarade för tågtrafiken (Ringqvist, 2016). År 2010 avreglerades järnvägstrafiken och samma år kom lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) vilken började gälla år 2012 och som innefattar att det ska finnas en kollektivtrafikmyndighet i varje län som upprättar ett *trafikförsörjningsprogram* (Holmberg & Hultén, 2018, s. 14).

Kollektivtrafikmyndigheter agerar på den regionala nivån och fick genom kollektivtrafiklagen ett politiskt mandat att ansvara för den regionala kollektivtrafikplaneringen utifrån strategiska utvecklingsfrågor (Holmberg & Hultén, 2018, s. 25). I trafikförsörjningsprogrammet som ska tas fram anges mål för hur kollektivtrafiken och resandet ska utvecklas i länet, vilket sker i samråd med kommuner, statliga myndigheter, trafikföretag, övrigt näringsliv och allmänheten – dessa mål står dock inte sällan i konflikt med andra mål som finns på lokala eller nationella nivåer (Holmberg & Hultén, 2018, s. 14-15). Holmberg & Hultén (2018) menar att organiseringen och hur kollektivtrafiken styrs har riktats alltmer åt politiskt håll och utgår mer utifrån myndigheters förebyggande åtgärder för en hållbar samhällsutveckling.

Hrelja et al. (2016) menar att de institutionella strukturer som finns i Europa vad gäller kollektivtrafik har blivit alltmer komplex, i samband med att det de senaste tio åren har skett avregleringar och privatiseringar av kollektivtrafiken, där samverkan mellan olika aktörer har blivit en nödvändighet men där inblandade aktörer utgår från sina egna intressen. Lindberg (2009) beskriver också att samverkan mellan aktörer kan vara "påtvungad" genom lagstiftning vilket Paulsson et al (2018, s. 7) bekräftar att planering och utveckling av kollektivtrafik är genom kollektivtrafiklagen. Enligt 2 kap. 1 § Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) beskrivs att:

”Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.”

Det framgår således att landsting (regioner) och kommuner ska komma överens om ansvarsfrågor gällande den regionala kollektivtrafiken. Det finns dock inga generella anvisningar för *hur* samverkan ska ske eller specifikt vad som krävs av inblandade organisationer (Paulsson et al, 2018, s. 7).

Enligt 2 § Förordning med instruktion för Trafikverket (SFS 2010:185) framgår det av den elfte punkten att Trafikverket ska:

”ha väl fungerade rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationell, regionalt och lokalt inflytande”

Enligt 3 § (SFS 2010:185) innefattas också att:

”trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen.”

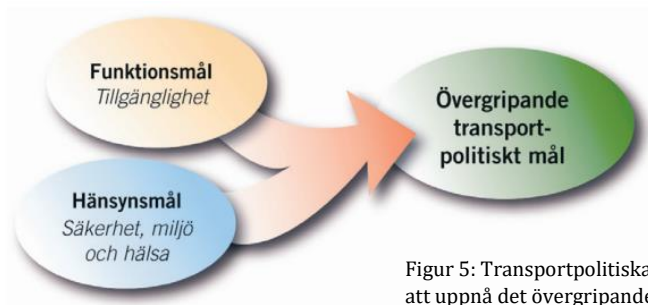
Det är således reglerat att Trafikverket ska samverka med nationella, regionala och lokala aktörer och dessutom att de ska ta ansvar för att de transportpolitiska målen uppnås; där det övergripande transportpolitiska målet är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Prop. 2008/09:93).

Funktionsmålet är att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”
(Trafikanalys, 2019a)

Hänsynsmålets formulering lyder:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande

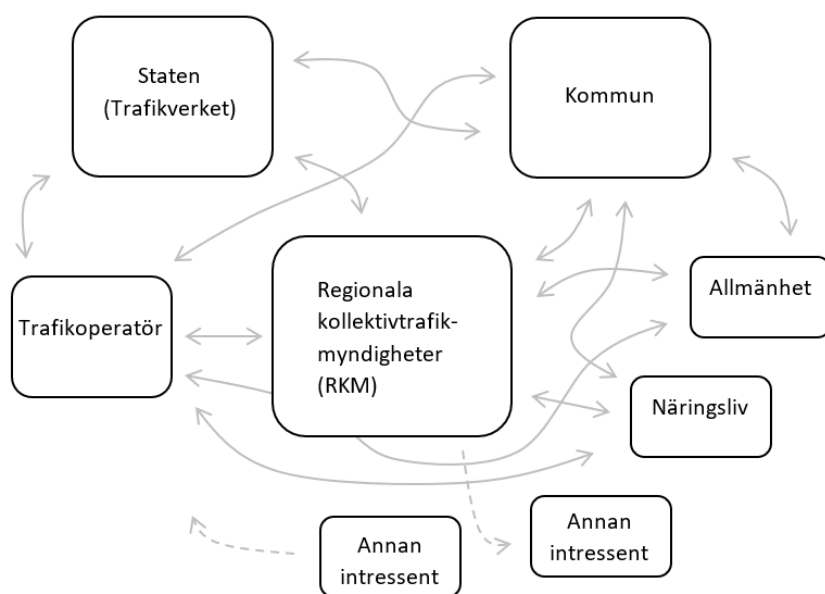


Figur 5: Transportpolitiska målen; funktionsmålet och hänsynsmålet ska bidra till att uppnå det övergripande transportpolitiska målet. Källa: (Prop. 2008/09:93).

generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.” (Trafikanalys, 2019a)

För att kunna åstadkomma en hållbar planering och utveckling av kollektivtrafiken är det bland annat viktigt att samverka olika styrmedel som olika förvaltningsnivåer ansvarar för (Holmberg & Hultén, 2018, s. 27). Vilket i grund och botten syftar till en hållbar omställning av transporter i samhället. Myndigheter på nationell nivå råder över lagstiftning och ekonomiska styrmedel så som skatter, subventioner och pris på drivmedel. Regionala aktörer kan istället driva igenom mer administrativa och informativa styrmedel som till exempel kollektivtrafikens turtäthet, utbud och reseinformation. Kommuner har rådighet över attraktiviteten kopplat till kollektivtrafikresandet, som till exempel bebyggelse och prioriteringar av vägar och gator. Om dessa styrmedel samverkar och kombineras med varandra skapas de bästa förutsättningarna för omställning till hållbart resande, där ”morötter” – främjande av kollektivtrafikåkande – och ”piska” – försvårande för bilismen – har visat störst effekt på en omställning (Holmberg & Hultén, 2018, s. 27).

Samverkan inom utveckling och planering av kollektivtrafik är således en styrningsform som kräver att aktörer på nationell, regional och lokal nivå sammanvävs i nätverksliknande former (Holmberg & Hultén, 2018; Paulsson et al, 2018). Hur de olika aktörerna förhåller sig till varandra är komplext men som Holmberg och Hultén (2018) beskriver är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna mycket centrala (se figur 6).



Figur 6: Aktörers relationer till varandra i planering och utveckling av kollektivtrafik. Inspirerad av illustration från Holmberg och Hultén (2018)

Paulsson et al (2018) menar att samverkan dels är viktigt för att gemensamma överenskommelser ska utvecklas där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska säkerställa att långsiktiga planer genomförs, men författarna hävdar att samverkan också är viktigt för att RKM:er ska kunna skapa en gemensam identitet mellan inblandade aktörer. Det är därmed de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som bör bedriva och utöva samverkan som en styrning för att planera och utveckla kollektivtrafiken (Paulsson et al., 2018, s. 19). Och eftersom det är många olika aktörer som är inblandade ligger utmaningen hos RKM:er att etablera dessa samverkansprocesser så att de också möjliggör en strategisk planering och utveckling.

4. Metoder och forskningsansatser

Detta avsnittet redogör för de metoder och ansatser som undersökningen utgått ifrån. Studien utgörs av kvalitativa metoder, där en intervjustudie men även dokumentstudier har genomförts.

4.1. En kvalitativ studie

Den här studien använder sig av en kvalitativ ansats eftersom syftet med undersökningen är att förstå ett fenomen utifrån flera olika perspektiv och erfarenheter från olika aktörer. Kvalitativa ansatser motsätter sig till hypotestestande ansatser som handlar om att verifiera eller falsifiera istället för att frambringa nya hypoteser (Larsson, 2011, s. 7–8). I kvalitativa studier är det centrala istället att söka efter beskrivningar eller modeller som bäst skildrar det fenomen som undersöks. Ofta arbetar forskaren i kvalitativa undersökningar således utifrån *induktion* – att teorier formuleras utifrån insamlade data (Patel & Davidsson, 2011, s. 23).

Den här studien är av *deskriptiv karaktär*, vilket innebär att undersökningen är beskrivande (Patel & Davidsson, 2011, s. 13). Deskriptiva undersökningar är begränsade till att undersöka något eller några perspektiv av ett eller flera fenomen och ska vara detaljerade och grundliga i sina beskrivningar (ibid.). Eftersom fokus i studien delvis ligger på människors uppfattningar och enskilda personers insikter om ett fenomen utifrån olika perspektiv kan studien därmed sägas karaktäriseras av en fenomenografisk ansats. Den fenomenografisk ansatsen innebär att forskaren studerar just *uppfattningar* (Larsson, 2011, s. 12; Patel & Davidsson, 2011, s. 32-34). Ansatsen är en kvalitativ metod avsedd att studera lärande och utvecklades av Ference Marton, svensk pedagog, på 70-talet (Patel & Davidsson, 2011, s. 32).

Fenomenografiskt arbete är inriktat mot att beskriva hur människor uppfattar sin omvärld (Larsson, 2011, s. 13; Patel & Davidsson, 2011, s. 32) och till skillnad mot en fenomenologisk ansats, som utgår från en filosofisk analys med utgångspunkt i forskaren själv, är fenomenografi empiriskt grundad i att beskriva omvärlden utifrån andra människors uppfattningar (Larsson, 2011, s. 13). Forskaren arbetar induktivt och syftar till att generera en lokal och trovärdig teori utifrån empiri i enskilda fall (Patel & Davidsson, 2011, s. 34). Därför är ofta fallstudier vanligt förekommande.

Fallstudier utgår från helhetsperspektiv där syftet är att få så heltäckande information som möjligt (Patel & Davidsson, 2011, s. 56). Det är vanligt att använda fallstudie som metod för att studera processer eller förändringar – det innebär nämligen att en undersökning

görs på ett specifikt fall, till exempel en individ, en organisation eller situation (ibid.). Dock menar Ramírez (2004) att fallstudier syftar till att ge allmängiltiga påståenden, som är viktigt när en kartläggning av orsaker och verkan studeras mellan olika fenomen. Inom samhällsplanering är det också viktigt med faktaunderlag – det vill säga *att veta* – men framförallt hävdar Ramírez (2004) att det är handlingskunskaper – *att förstå* – som är det genuina i samhällsplanering. Genom att använda *exempel* istället för fall blir kunskaper därmed knuten till den specifika kontexten och genom att förstå ett specifikt sammanhang går det att förstå andra sammanhang (Ramírez, 2004). I den här studien är två olika exempel centrala – två specifika sammanhang som är beroende av sina egna kontexter och sin tid.

4.1.1. Semi-strukturerade intervjuer

Intervju är en lämplig metod att använda i kvalitativa studier där problemet i studien handlar om att förstå och tolka data utifrån människors uppfattningar och erfarenheter (Patel & Davidsson, 2011). Tidigt under processens gång planerades för att åtta semi-strukturerade intervjuer skulle bokas in, då det ansågs vara tillräckligt i förhållande till omfattningen av undersökningen. Under tiden studien pågick uppkom vissa omständigheter som medförde att intervjuer antingen flyttades fram i tid eller ställdes in, och nya intervjuer bokades in. Fördelen med att intervjuer tidigt bokades in var att det fanns utrymme för oförutsedda händelser som kunde kompletteras med andra intervjuer.

I den här studien har sju semi-strukturerade intervjuer utförts med totalt åtta respondenters deltagande; fem intervjuer på plats där respondenten arbetar, en telefonintervju och en intervju på Skype där två respondenter medverkade. Samtliga intervjuer pågick från 30–60 minuter och alla intervjuer spelades in för att sedan transkriberas. Önskvärt var att få alla intervjuer på plats eftersom intervjuer som sker ansikte mot ansikte tenderar att ge mer detaljrika beskrivningar eftersom det finns en kroppslig närvaro (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 190). Däremot är fördelarna med telefonintervjuer att de är tidseffektiva. Denna studie har ändå varit en tidskrävande process eftersom merparterna av intervjuerna har utförts på plats, utspridda i Region Halland, Region Jönköpings län och Region Kalmar län.

Intervjustudie som metod är en tidskrävande process då det krävs väl förberedda frågor och mycket tid går åt att transkribera intervjuer. Kvale och Brinkmann (2014) betonar att ju bättre förberedd en intervjustudie är desto högre kvalitet blir det på den producerade kunskapen – det vill säga att väl förberedda intervjufrågor som svarar på undersökningens frågeställningar ligger till grund för en väl genomförd intervju.

Intervjuer är därmed inte en systematisk metod som följer mekaniska procedurer, vilket gör att forskaren utgör en väsentlig del i metoden där dennes färdigheter har stor påverkan på intervjustudiens förfarande (Kvale & Brinkmann, 2014). Jag har därmed spenderat stor del i undersökningen åt att förbereda inför intervjuerna, reflektera över intervjuernas förfarande och försökt förbättra intervjufrågorna under processens gång. Dessutom har stor del av studien ägnats åt att transkribera intervjuerna och få exakt återgivna beskrivningar.

Semi-strukturerade intervjuer använder sig av intervjuguider med teman och frågor av låg struktureringsgrad – öppna frågor där respondenten har möjlighet att fritt utforma sina svar (Patel & Davidsson, 2011, s. 82). Frågorna behöver inte komma i särskild ordning eller vara exakt ställda till alla respondenter (ibid.). Eftersträvansvärt var att i intervjuförandet balansera mellan öppet ställda frågor och att intervjun skulle styras till att behandla det undersökta ämnet. Eftersom respondenterna har olika arbetsuppgifter, yrkestitlar och positioner inom sina organisationer anpassades frågorna delvis till intervjupersonen, däremot berördes samma teman. Vissa frågor var jag nogg med att ställa exakt likadant till samtliga intervju personer då dessa frågor behandlar attityder och uppfattningar om samverkan som fenomen – detta skapar förutsättningar för tydligare bild inför en analys om vad som skiljer sig eller liknar intervju personernas svar. Därmed kan konstateras att intervjuerna hade en relativt standardiserad karaktär (jfr Patel & Davidsson, 2011, s. 76). I bilaga 1 presenteras alla de intervjuguider som användes.

4.1.2. Urval av respondenter

Urval av intervju personer baseras på att de varit eller är involverade i arbete med antingen ena eller båda exemplen som studeras. Urvalet baseras på förmedlade kontakter via Nässjö kommun eller via kontakter till respondenter. Tack vare Nässjö kommuns förmedlade kontakter kunde intervjuer med lämpliga respondenter, som på något sätt varit eller är involverade i de två exempel som undersöks, genomföras. Under processens gång när det uppstod problem med en avböjd samt inställd intervju hjälpte Nässjö kommun till att hitta andra lämpliga respondenter som på något sätt varit inblandade i de exempel som studeras.

Önskvärt under arbetets gång var att få intervjuer med respondenter på vardera förvaltningsnivå, eftersom tågtrafik sträcker sig över nationellt, regionalt och lokalt spektrum. Alla tre nivåer representeras i intervjuer genom att respondenter från

Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter (även länstrafikbolag) och kommuner medverkar i studien.

Medverkande respondenter har olika yrkestitlar (infrastrukturstrateg, trafikstrateg, politiker, samhällsplanerare, kommunikatör etcetera) samt olika befattningar och positioner i sina egna organisationer. Respondenternas ämneskunskap sträcker sig således över olika "fält" så som marknadsföring, trafikering, infrastrukturmässiga frågor eller politiska frågor. Detta skapar förutsättningar för att ge en övergripande bild i en kartläggning av problem och möjligheter i de studerade exemplen. Det är dock viktigt att jag som forskare analyserar materialet med utgångspunkt att särskilja eller likställa respondenternas svar baserat på om respondenterna syftar på samma saker eller olika företeelser i processerna. Dessa intervjupersoner medverkar också till att ge sina uppfattningar och synsätt utifrån sina yrkesroller på samverkan som arbetsform och vilka utmaningar som finns med samverkan.

Följande respondenter ställde upp på intervju:

<i>Aktör</i>	<i>Plats för intervju</i>	<i>Datum</i>	<i>Intervjuperson (nr)</i>
Hallandstrafiken	Telefonintervju	2019-03-11	1
Jönköpings Länstrafik	På plats (Jönköping)	2019-02-26	2
Halmstads kommun	På plats (Halmstad)	2019-02-28	3
Region Jönköpings län (politiker)	På plats (Jönköping)	2019-02-25	4
Region Jönköpings län	På plats (Jönköping)	2019-02-22	5
Trafikverket	Skype	2019-03-21	6 och 7
Oskarshamns kommun	På plats (Oskarshamn)	2019-03-14	8

4.1.3. Dokumentstudier

För att få en rik datainsamling har dokumentstudier genomförts både inför intervjuer och efter intervjuer. Olika dokument (nedan och under referenser: övriga dokument) studerades inför intervjuer för att få kunskaper till utformande av intervjuguider. Framförallt har dokument studerats noga under tiden som intervjuresultatet analyserades – detta för att få en helhetsbild av problem kopplat till samverkan inom transportplanering, för att bekräfta information från intervjuer samt för att komplettera intressant information som uppkom under intervjuerna. Patel och Davidsson (2011) poängterar att det krävs en källkritisk och ett oberoende urval av dokument för att inte skapa en skevhet i det producerade materialet och falsk bild av en händelse eller situation. I den här undersökningen har främst offentliga styrdokument, en rapport initierad av Miljömålsrådet (jfr Sveriges miljömål, 2019a) samt utredningar från Statens offentliga

utredningar studerats. Dessa dokument är alla tillförlitliga källor där utgivare haft i uppdrag att utforma dokumenten. Framförallt har följande dokument studerats:

Regionala trafikförsörjningsprogram		
Regionalt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län	Utgiven av: Jönköpings Länstrafik	2012
Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016–2019 (Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035)	Utgiven av: Region Halland	2016
Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2013–2021	Utgiven av: Kalmar Länstrafik	2012
Statens offentliga utredningar		
Medfinansiering av transportinfrastruktur – ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering	Ansvarig utgivare: Näringsdepartementet	SOU 2011:49
En annan tågordning – bortom järnvägsknuten	Ansvarig utgivare: Näringsdepartementet	SOU 2015:110
Rapporter		
Transportplanering 2.0 – En åtgärd initierad av Miljömålsrådet (Tankepapper 2018-12-03)	Utgiven av: Trafikverket	2018

4.2. Kvalitet och trovärdighet

Begreppen reliabilitet och validitet har inte samma innebörd i kvalitativa studier som de har i kvantitativa metoder (Patel & Davidsson, 2011). I kvalitativ forskning är det viktigt att det finns en förförståelse för att kunna tolka kvalitativa data på ett trovärdigt sätt. Några generella aspekter, vilket Patel och Davidsson (2011) redogör för och som är återkommande vad gäller validitet – det vill säga relevansen av datainsamlingen i förhållande till studiens syfte – är triangulering, transkribering av intervjuer och redovisning av forskningsprocessen.

Triangulering innebär bland annat att olika datainsamlingsmetoder används för att komplettera varandra och därmed skapa en helhet av studien – det kan vara en variation av intervjuer och intervjupersoner, observationer och dokumentation. Studien utgår ifrån en variation i särskilt urvalet av intervjupersoner, detta för att få ett brett och variationsrikt intervjuresultat samt att datainsamling från dokumentstudier har skett både före och efter intervjuer genomförts. Detta för att dels ha en förförståelse inför

intervjuer, och dels för att få en helhetsbild av det undersökta problemet genom att dokumenten noga studerats efter intervjuerna. I processen för transkribering av intervjuer är det viktigt att intervjupersonens beskrivningar inte förvrids när talspråket görs om till skrift, men forskaren har nästan alltid mer eller mindre en påverkan på transkriberingen (Patel & Davidsson, 2011). Under studien har jag försökt ordagrant transkribera intervjuerna men ändå ha förhållningssättet att det är informationen om det som sägs som är det viktiga, inte exempelvis hur det sägs.

5. Resultat av intervjustudie

Här presenteras det resultat som framkommer från samtliga intervjuer där rubriker har kategoriserats utifrån studiens frågeställningar. Respondenternas svar jämförs med varandra och även med skriftlig dokumentation från regionala trafikförsörjningsprogram.

5.1. Exempel 1: Halmstad-Nässjö

5.1.1. Den treåriga testperioden

I Region Hallands trafikförsörjningsprogram beskrivs att HNJ-banan på Hallandsidan kan bli viktig när den kommande höghastighetsbanan mellan Jönköping och Malmö realiserar, om det blir en station i Värnamo, men att dagens trafik på banan är begränsad och att restiderna är långa (Region Halland, 2016). I december 2017 påbörjades ett treårigt projekt för att under en testperiod försöka få upp antalet resenärer på HNJ-banan. I Hallands trafikförsörjningsprogram står det att "projektet ska ses som ett försök att förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik" (Region Halland, 2016, s. 54). Intervjuperson 1 (Hallandstrafiken) som arbetar i projektet beskriver att:

"vi ska testa och utöka trafiken något och se om resandet kan öka. Så det är utifrån det uppdraget som det här projektet rullar nu på tre år" (Intervjuperson 1, Hallandstrafiken)

Intervjuperson 2 (Jönköpings länstrafik), som arbetar med tågtrafik inom Jönköpings län och som också ingår i det treåriga projektet, tycker att samverkan i det här projektet fungerar bra och menar att det finns en insikt på Hallandsidan att något behöver göras på banan eftersom den annars är hotad. Intervjuperson 1 som också tycker att det överlag fungerar bra i samverkan inom projektet menar att det snarare var inför projektet som det var mest jobb och att det främst handlade om att de ville ha dialog med kommunerna i ett tidigt skede om vad kommunerna tyckte om den tänka tidtabellen som tågen skulle köras efter. Intervjuperson 1 förklarar också att de på Hallandstrafiken mest arbetar med de Halländska kommunerna inom ramen för projektet då det är de som främst berörs, eftersom det var sträckan Halmstad-Värnamo som fick en förändrad trafik:

"Halmstad-Värnamo är ju en sträcka kan man säga, där går det ju lite mindre trafik. Sen går det ju mer tågtrafik Jönköping-Värnamo, där är ju tätare trafik – till viss del även Nässjö. (...) Halmstad-Värnamo var ju det benet som fick en trafikutökning" (Intervjuperson 1, Hallandstrafiken)

Intervjuperson 1 menar att Hallandstrafiken har en tätare dialog med de kommuner som ingår i Halland eftersom de också träffas i andra sammanhang och att länstrafikbolaget i Region Jönköpings län har mer dialog med de småländska kommunerna "i och med att det

är deras kommuner". I trafikförsörjningsprogrammet för Region Halland beskrivs också att "påverkans- och informations- och marknadsåtgärder ska intensifieras genom samarbete mellan kollektivtrafikmyndigheterna, trafikorganisatörerna och kommunerna" (Region Halland, 2016, s. 54). Intervjuperson 1 menar därmed att dialogen med kommunerna bland annat handlar om marknadsföringen av trafiken, hur kommunen marknadsför trafiken och vilka kanaler marknadsföringen kan ske. Intervjuperson 3 (Halmstads kommun) som arbetar med frågor om hållbart resande förklarar att det treåriga testprojektet är uppdelat i olika arbetsgrupper – trafik, marknad & information samt stationer – och intervjuperson 3 tycker att det idag finns en otydlighet kring vilka parter som är inblandade och som ska vara inblandade i projektet:

"(...) från början (...) ser det liksom ut, när det gäller arbetsgrupper- vad gäller just marknad & information (...) att även Jönköpings läns, även dom kommunerna där skulle vara inblandade eller att man skulle jobba tillsammans (...) men när jag kom in i det, ja där 2018, nä men då var det bara Hallandskommunerna" (Intervjuperson 3, Halmstads kommun)

Intervjuperson 3 menar också att det är otydligt hur kommunikationen utåt och marknadsföringen av trafiken ska se ut, eftersom man som resenär inte vet vem som ansvarar för vad när det gäller tågtrafiken. Intervjuperson 3 säger exempelvis såhär:

"(...) i det här fallet blir det ju rörigt för det är ju liksom Hallandstrafiken som... är... eller om jag säger såhär (...) det står ju Krösatågen på tågen och dom har en egen hemsida och så. Där blir det liksom konstigt om du ska kommunicera 'åk tåg' (...) då tänker man ju inte Hallandstrafiken liksom, men det är egentligen samma sak med Öresundstågstrafiken, där tänker man inte heller att det är Hallandstrafiken – du tänker ju Öresundståg" (Intervjuperson 3, Halmstads kommun)

Det blir problematiskt i kommunikationen utåt därför att det är många inblandade parter och därför att det finns en otydlighet i vilken roll alla parter också ska ha menar intervjuperson 3:

"Det är så många parter liksom, det tycker jag ställer till det. Och dessutom då addera till kommuner som ska med, där tycker jag det blir otydligt, det är svårt att finna våran roll – vad ska vi göra liksom?" (Intervjuperson 3, Halmstads kommun)

Däremot menar intervjuperson 3 att det i grunden förmodligen finns en gemensam vilja att öka resandet på banan, vilket intervjuperson 1 också menar då det krävs ett samhällsekonomiskt försvar för att köra trafiken. Han tror därför att alla inblandade parter i projektet är positivt inställda till att genomföra projektet och för att försöka öka resandet istället för att låta det vara som det varit.

5.1.2. Lågt resande och dyrt att finansiera trafiken

Intervjuperson 4 (Region Jönköpings län, politiker), som har varit politiskt engagerad i frågor om HNJ-banan, förklarar att en anledning till att det treåriga testprojektet startades var på grund av att trafiken på HNJ-banan – hela vägen mellan Halmstad och Nässjö – tidigare finansierades genom bidrag från staten. Nu är det istället region Halland och region Jönköpings län som finansierar trafiken. Intervjuperson 5 (Region Jönköpings län) som arbetar med infrastrukturfrågor men som också är insatt i trafikeringsfrågor beskriver att *”den traditionella fördelningsnyckeln är att man bekostar trafiken i det egna länet”* och menar att det är viktigt i en länsgränsöverskridande kollektivtrafik att parterna är överens, vill samma saker och har pengar för att kunna finansiera trafiken. I så gott som samtliga intervjuer framkommer också att diskussionerna kring den här järnvägen handlar mycket om att det är dyrt att finansiera trafiken eftersom det är lågt resande och relativt liten befolkning.

”(...) såna här banor som går i stråk med relativt liten befolkning är ju att... det blir ju väldigt lite folk på tågen av naturliga skäl, vilket innebär att kostnadstäckningen är ju väldigt låg och det kostar mycket att köra tåg (...)”
(Intervjuperson 5, Region Jönköpings län)

”Problemet med HNJ som det är idag är att det är för få resenärer ställt mot vad trafiken kostar, och det vi behöver göra är liksom att få upp antal resenärer för att få upp intäkterna för att då täcka en större del av kostnaden för trafiken”
(Intervjuperson 1, Hallandstrafiken)

Både intervjuperson 1 och 2 lyfter upp resbehov som argument för nyttan med trafiken. Båda konstaterar att där det är fler som pendlar och större resandeutbyte är också där det finns större behov för tätare trafik: *”alltså tågtrafik gör ju som mest nytta när det är så många som möjligt som åker med den”* menar intervjuperson 2 och förklarar att järnvägar och tågtrafik i Sverige prioriteras utifrån var det ger störst nytta och berättar att investeringar för HNJ-banan och trafiken på banan konkurrerar med banor i Sverige som ger större samhällsekonomiska vinster:

”Tittar man då på en samhällsekonomisk beräkning så är det ju inte dom här som går med vinst utan det är ju hundra miljoner här – och hundra miljoner i Stockholm kommer ju ge mycket större vinster, dom har ju kanske lika många resenärer per dag som vi har per år så att liksom hundra miljoner... ja...”
(Intervjuperson 2, Jönköpings Länstrafik)

Däremot menar intervjuperson 3 att det på något sätt inte heller är rättvist att jämföra tågtrafik i och mellan större städer:

”nä alltså du kan inte jämföra [med] Öresundstågstrafiken... men å andra sidan är det inte... rättvist på något sätt heller, alltså resandeunderlaget är enormt

mycket större såklart, med alla större städer längs ja, den västkust-banan”
(Intervjuperson 3, Halmstads kommun)

5.1.3. Buss kontra tåg

I region Hallands trafikförsörjningsprogram beskrivs att den treåriga testperioden kan innebära att det totala utbudet av kollektivtrafik i stråket (mellan Halmstad och Värnamo) eventuellt behöver justeras ”för att inte buss och tåg ska konkurrera med varandra” (Region Halland, 2016, s. 54). Intervjuperson 3 beskriver att det idag också finns två busslinjer som går igenom Oskarström (ort i Halmstads kommun), en som går mer direkt mellan Oskarström och Halmstad och en som stannar på fler stationer mellan Oskarström och Halmstad. Intervjuperson 3 menar att de flesta åker bil eller tar bussen för att åka den sträckan, och att det är relativt få som åker tåg. Intervjuperson 5 menar också att det pågår diskussioner från statens håll kring om satsningarna ska gå till väg eller järnväg eller om det ska satsas på både och. Han menar att det blir dyrt om det ska satsas pengar på både väg och järnvägen. Han jämför även med trafikeringen och menar att det inte heller är en självklarhet om det ska köras antingen buss eller tåg eller både men konstaterar att:

”risken är att det blir väldigt dyrt. Det blir lite halvtomt i både bussarna och tågen.” (Intervjuperson 5, Region Jönköpings län)

Intervjuperson 3 menar att det är viktigt i fallet med HNJ-banan och bussarna till Oskarström att det görs analyser för att kolla hur resandet ser ut och ställa frågan om det är lönsamt att ha både buss och tåg eller om det kanske ska satsas bara på det ena trafikslaget. Detta hänger samman med framtida transportflöden vad gäller höghastighetsjärnvägen och sträckningar kopplat till det, konstaterar intervjuperson 3, men lägger också till att *”men jag tycker inte att det är så jätteeffektivt som det är nu med buss kontra tåg”*.

5.1.4. Elektrifiering av Y:et – kampen om pengarna i den nationella planen

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län beskrivs att infrastrukturåtgärder så som elektrifiering på sträckan Jönköping – Värnamo är ett krav för att kunna korta ner restider och ställa om till fossilfri kollektivtrafik (Jönköpings Länstrafik, 2012). Det beskrivs också att en elektrifiering av Y:et (Jönköping/Nässjö – Värnamo) kan öppna upp nya trafikeringmöjligheter i länet (Jönköpings Länstrafik, 2012, s. 30-31). Intervjuperson 4 som var involverad i de politiska diskussionerna kring Y:et ställde sig således frågan *”hur får vi in det här objektet i nästa stora planeringsprocess?”* och tydliggör att det handlar om att få in satsningen i den nationella planen. Han förklarar att

det hade gjorts en åtgärdsvalsstudie för Y:et som blev ett grunddokument som sedan användes för att motivera varför en satsning på dessa sträckor skulle löna sig. Därefter handlade det om att driva igenom satsningen genom samverkan i bland annat samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige:

"(...) den [åtgärdsvalsstudien] var jätteviktig för det var ju grunddokumentet som vi kunde använda när vi sen gick fram i vår prioritering, och då fick vi länet här att ställa upp på en gemensam prioritering. Detta var bland dom viktiga åtgärderna vi behövde göra och sen har vi ju drivit det i ett samarbete med Sydsverige då. Vi har ju samverkan där." (Intervjuperson 4, Region Jönköpings län, politiker)

Vidare menar intervjuperson 4 att anledningen till varför det beslutades om elektrifiering på sträckan är på grund av att regionen har drivit frågan hårt och att regionen satt av pengar från länstransportplanen till detta samt garanterat medfinansiering tillsammans med tre kommuner i länet. Han menar också att det har varit viktigt att de sex sydsvenska länen som ingår i samarbetsorganet Regionsamverkan Sydsverige (Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne) har kunnat komma överens för att kunna driva frågan tillsammans med trafikverket uppåt mot nationell nivå. Han menar således att Trafikverket har sett det som en styrka att det finns en gemensam drivkraft och enighet mellan olika län om var satsningar ska göras; att det kan användas för att argumenteras för i konkurrensen mot Stockholm, Västsverige och Norrland i den nationella kampen.

Intervjuperson 4 beskriver således att den samverkan som funnits kring frågan om att elektrifiera sträckan har fungerat bra eftersom att: *"vi har hjälpts åt att ta fram de underlag som behövs och vi har stöttat varandra i processen"*. Han lyfter också att det är viktigt att arbeta tillsammans med trafikverket, inte emot dem i kampen om dom nationella resurserna:

"(...) ibland upplevs trafikverket vara en motpart, men i det här läget när vi då slåss om dom nationella resurserna för att bygga järnvägar och vägar, så är vi ju snarare parter tillsammans som måste dra saker i den nationella fördelningen. Sen kan vi ju småbråka om saker och ting men just då måste vi vara väldigt samspelade och kunna ha en bra dialog." (Intervjuperson 4, Region Jönköpings län, politiker)

Intervjuperson 6 (Trafikverket) som länge har arbetat som samhällsplanerare på Trafikverket menar exempelvis att det finns väldigt tydligt definierade system för när Trafikverket kan göra åtgärder och att pengar inte är något som endast dyker upp utan att det måste gå genom vissa kanaler:

"(...) även om regioner ibland kan tycka att vi är bromsklossar så är det ju egentligen inte för att vi är några bromsklossar, utan det är ju för att det här måste denna vägen i systemet. Det kommer aldrig att komma pengar genom att det regnar från himlen utan det kommer genom vissa kanaler och system, och dom är väldigt väl definierade." (Intervjuperson 6, Trafikverket)

Intervjuperson 4 poängterar också att det behövs ett starkt regionalt stöd genom att ekonomiska medel, exempelvis genom medfinansiering, avsätts och att det tack vare ekonomiskt stöd innebär att satsningar kan genomföras. Intervjuperson 6 bekräftar dessutom att de på Trafikverket ser positivt på att det görs breda politiska överenskommelser i exempelvis samarbetsorgan som Regionsamverkan Sydsverige eftersom det ger en utdelning för dessa län. Det medför att objekt som annars inte skulle kommit med i den nationella planen i själva verket har en chans, genom ekonomiskt stöd, att konkurrera med andra objekt. Intervjuperson 4 menar att det är en ständig kamp om pengarna för dom på Region Jönköpings län att få till järnvägsinvesteringar och upprustning av olika järnvägsbanor. Han syftar således på att en elektrifiering av Y:et konkurrerade mot objekt i Göteborg, Stockholm och andra typer av nybyggnationer och banor (främst kopplade till storstäderna). Han menar dessutom att Trafikverket ställer krav på att det måste finnas en framtida trafik som kan försvara sig i konkurrensen med många andra, då de ekonomiska resurserna för investeringar i järnvägen är mycket begränsade.

5.2. Exempel 2: Nässjö-Oskarshamn

5.2.1. Bristande politisk vilja och ekonomiska svårigheter

I frågan om järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn menar intervjuperson 4 att banan har svårt att hävda sig i konkurrensen om pengarna för investeringar av järnväg. Han konstaterar att prioriteringar idag i första hand sker till stora stråk, där det finns tydliga trafikeringsuppgifter och syftar på att det för banan Nässjö-Oskarshamn blir svårt att slå sig in i diskussionen där det handlar om miljardbelopp. Investeringar för järnväg konkurrerar dessutom med investeringar för vägar, hamnar och annan typ av transportinfrastruktur förklarar intervjuperson 4, vilket gör det ännu svårare för banor som Nässjö-Oskarshamn att ha en chans i konkurrensen. Intervjuperson 6 och 7 (Trafikverket) menar att Nässjö-Oskarshamn inte har diskuterats så mycket utifrån Trafikverkets perspektiv eftersom det idag inte är någon större persontrafik på den. Utifrån ett samverkansperspektiv menar intervjuperson 7 dessutom att Trafikverket inte behövt vara med i någon samverkan för investeringar av banan:

”vi har inte behövt samverka vad gäller liksom, vad ska man säga, hårdvara eller hårdvaluta, för det har liksom inte dykt upp några specifika politiska önskemål eller sånt egentligen” (Intervjuperson 7, Trafikverket)

Intervjuperson 7 menar att det i grunden är de politiska motiven, viljorna och drivkrafterna som avgör var det ska satsas pengar och resurser; och i Kalmar län har fokus från politisk håll snarare legat på andra banor än Nässjö-Oskarshamn

”(...) fokus har legat väldigt mycket på relationen Kalmar-Linköping och då har dom andra banorna lite oförtjänt fått stå tillbaka (...) då har Oskarshamn-Nässjö drunknat lite i sammanhanget” (Intervjuperson 7, Trafikverket)

I trafikförsörjningsprogrammet för Kalmar län, som senast antogs år 2013 och gäller fram till år 2021, finns inte heller några beskrivningar om mål och strategier för vad som ska hända med järnvägen Nässjö-Oskarshamn. Enligt intervjuperson 8 (Oskarshamns kommun), som arbetar med strategiska frågor om hur Oskarshamns kommun ska utvecklas, har banan Nässjö-Oskarshamn varit under förmån för diskussioner. Han syftar på att järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn tidigare var livsnerven men att *”när Stångådalsbanan uppgraderades så förlorade nog Nässjö-Oskarshamns järnväg sin position”*.

Intervjuperson 4 framhäver att järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn är i dåligt skick, framförallt mellan Eksjö och Oskarshamn, och att trafiken därtill blir väldigt begränsad. I flera intervjuer framkommer att resandet på banan tidigare var så lågt att det inte gick att motivera fortsatt trafik i förhållande till kostnaderna av trafiken. Intervjuperson 8 förklarar att det idag körs tåg mellan Oskarshamn och Berga, men att som det är idag så behöver banan utvecklas för att persontrafiken på banan ska kunna fortsätta köras. Intervjuperson 5 menar att ska järnvägstrafik med lågt resande utvecklas och järnvägen rustas upp så krävs det dels starka drivkrafter underifrån men trots det ändå ganska mycket ekonomiska medel:

”ska man få upprustning så måste det ju drivas underifrån och kanske med ganska mycket egna pengar, så där är det ju en fråga, det är ju en sak att man har höga ambitioner eller man vill mycket men sen är ju frågan om man i slutändan har dom ekonomiska musklerna” (Intervjuperson 5, Region Jönköpings län)

Till exempel menar intervjuperson 8 att när persontrafiken avvecklades – som var år 2014, mellan Eksjö och Hultsfred, en delsträcka av hela sträckan Nässjö-Oskarshamn järnväg – var det på grund av att Jönköpings län inte längre kunde finansiera trafiken i Kalmar län. Intervjuperson 8 menar då att Kalmar län inte hade ekonomin för att kunna ta på sig den finansieringen av trafiken. Intervjuperson 5 lyfter också att de från Region

Jönköpings läns håll inte var så sugna på att subventionera trafik i ett annat län och tror att Kalmar län hade ambitioner att köra vidare persontrafiken men att det var på grund av ekonomiska skäl som persontrafiken var tvungen att läggas ner.

I samband med att finansiera trafik men framförallt investera i infrastrukturen menar intervjuperson 8 att det är svårt för en enskild kommun att påverka i en större utsträckning eftersom kommuner inte är inblandade i kostnaderna. Han konstaterar att kommuner har en *”svagare påverkansmöjlighet”* just på grund av att de inte betalar. Han menar dock att det finns undantag; och konstaterar att det i fallet med Stångådalsbanan finansierades dels med medfinansiering. Han hävdar dock att det finns en gräns för vad som är rimligt för kommuner att påverka och vara med i processerna vad gäller infrastruktursatsningar:

”någonstans måste man ju ha en spelplan som är rimlig och då kan man prata om att järnvägar, och vägar för den delen också- då är det inte rimligt att kommunerna blir indragna för djupt, för det är för stora pengar (...) så vi kan inte gå in på den typen av uppgifter när det uttryckligen är statens uppgifter eller regionen (...)” (Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

5.2.2. Utveckling genom gods?

Astrid Lindgrens Hembygd som är en förening och arbetar med landsbygdsutveckling fick i uppdrag år 2016 – av kommunerna Nässjö, Eksjö, Hultsfred, Vimmerby, Högsby och Oskarshamn – att starta upp ett leader-projekt för järnvägen Nässjö-Oskarshamn (Astrid Lindgrens Hembygd, 2018, s. 4). På Astrid Lindgrens Hembygds hemsida beskrivs projektet såhär:

”Projektet drivs i egen regi av Astrid Lindgrens Hembygd i syfte att genom dialog och påverkan främja bättre och miljövänligare transporter för såväl människor som varor med järnvägen Nässjö-Oskarshamn. Målet är återupptagen persontrafik och utvecklad godstrafik på hela sträckan Nässjö-Oskarshamn. Projektet är framtaget i nära dialog med våra sex finansiärskommuner, som även finns representerade i projektgruppen med en tjänsteman per kommun” (Astrid Lindgrens Hembygd, 2019a)

Intervjuperson 4 förklarar i samband med leader-projektet för Nässjö-Oskarshamn att *”det är ju inte brist på folk och idéer”* men samtidigt att *”någonstans måste det liksom bli mer än småprat”* och syftar därmed på att det krävs ett starkt försvar för banor på landsbygden i konkurrensen med dom stora stråken. Intervjuperson 8 förklarar att de på Oskarshamns kommun arbetar med ett projekt avseende transporter av gods på järnvägen, att Scania ska kunna lasta hytter på järnvägen, och menar att framtiden vad gäller transporter är oviss men att det ändå finns möjligheter med godstrafik:

"vi befinner ju oss i ett läge nu som jag tolkar det, att framtidens flöden är ju lite oklara. Det handlar ju lite om vad som händer med dom här höghastighetsbanorna och hur trafikupplägget kommer bli när dom kommer i drift... och då får man ju fråga sig hur banorna upp till Nässjö ska övervintra (...)"
(Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

Han menar således att sättet att övervintra banan ligger i att banan används för godstrafik. Vidare menar intervjuperson 8 att om godset börjar köras på järnvägen så betyder det att järnvägen *"aldrig kommer att läggas ner"* och att det i nästa steg innebär att det inte finns hinder för att persontrafiken kan börja köras på banan.

5.2.3. Utmaningar för banor på landsbygden

Intervjuperson 6 menar att det också är viktigt att landsbygden förses med service – att det finns en tillgänglighet till service så som näraliggande centrum och annat serviceutbud som kanske inte finns i orten som människor bor i, för att boende på landet också ska ha ett bra liv. Han menar att frågan om hur landsbygden fortfarande kan förses med bra kollektivtrafik behöver ställas. Han förklarar att de områden där det är mycket trängsel och kapacitetsproblem på banor samt problematik med miljö och annat, har lättare för att få tillgänglig kollektivtrafik prioriterad – eftersom *"det ger mycket bättre effekt när man gör sånt på dom platserna"*. På landsbygden är det inte lika mycket trafik och därför ger det inte heller en samhällsekonomisk effekt menar intervjuperson 6, däremot konstaterar han *"men det ger ju kvalitet som gör att människor inte behöver flytta till Stockholm eller Göteborg"*. Vidare menar intervjuperson 6 att det krävs funderingar kring de beräkningsmetoder som Trafikverket använder:

"(...) då kan man ju fundera på dom beräkningsmetoder som vi använder, som då gynnar lite, om det är lite högre flöden, högre kapacitet samtidigt som du vet då storstäderna, gnäller ju på sitt sätt (...) då gynnas dom med storstadspaket, för att inte dom här samhällsekonomiska beräkningarna heller klarar en storstad (...)" (Intervjuperson 6, Trafikverket)

Han frågar sig därför hur de ska göra för att finna ett balanseringssystem som kan ta i beaktning att det är skillnader mellan landsbygd, lite större tätorter och större städer. Han menar därmed att det finns ett behov av det men att det är en långsiktig utmaning där lösningen förmodligen finns långt in i framtiden. Intervjuperson 6 och 7 återkommer nämligen gång på gång till att samhällsekonomisk effektivitet och samhällsnytta måste finnas:

"samhällsnytta måste det vara (...) är det lite trafik, är det lite människor som åker där, lite nyttjandegrad, alltså då blir det ju inte en bra samhällsnytta (...)"
(Intervjuperson 6, Trafikverket)

5.2.4. Regionens roll och enskilda företrädares uppdrag

Vad gäller den regionala tågtrafiken menar intervjuperson 8 att enskilda kommuner inte har något särskilt uppdrag och dessutom att det är svårt för enskilda kommuner att påverka. Han menar att det är viktigt att hitta en samverkan där regionen har en central roll att ena hela den juridiska regionen, så att det finns en samstämmighet:

"Det helt avgörande är ju att regionen talar med en röst, och då menar jag den juridiska regionen men även dom 12 kommunerna i vårt fall (...)"
(Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

Han menar att *"lyckas man inte ena sig, ja då har man ingen röst alls"* och konstaterar vidare att Kalmar län har bekymmer med det:

"Kalmar län har ett jättebekymmer med det då – att man är så tydligt delad i en nordlig och en sydlig del, då har man inte riktigt samma syn i norra Kalmar län som man har i Kalmarområdet, och Oskarshamn har ju alltid ligger ju och svänger där emellan va..." (Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

Diskussioner och dialoger kan ske på olika plan, där olika aktörer men också enskilda företrädare har olika positioner menar intervjuperson 8. Vad gäller Nässjö-Oskarshamn menar han att det har varit en person som har fört den politiska dialogen med grannlänerna, och förklarar att de på kommunen har varit beroende av den här enskilda personen. Han menar således att det handlar mycket om engagemang och kompetens hos enskilda företrädare; att enskilda personer på högre nivåer kan driva vidare frågor uppåt mot nationell nivå. Intervjuperson 8 ger således uttryck för att det handlar om olika positioner även i politiska partier:

"det handlar ju också om vilken position man har, alltså position utifrån, formell position i och för sig men också, vilken position man har i dom politiska konstellationerna i ett politiskt parti. 'Är man en person man lyssnar på eller inte?' (...) Det räcker liksom inte att sitta och skriva en skrivelse, det innebär inte att man har kommit fram med budskapet, utan den måste liksom följas upp via personliga kontakter" (Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

Han menar därmed att de personliga kontakterna och informella relationer har stor inverkan på hur frågor drivs upp mot nationell nivå och även vilka ingångar som finns till regeringen. Det är också viktigt att tjänstemän på regionen bevakar olika positioner på nationell nivå och driver frågor vidare enligt intervjuperson 8.

Den politiska enigheten i regionen är viktig menar intervjuperson 7, eftersom en samstämmighet till stor del spelar roll för om satsningar ska kunna genomföras. I exemplet med Nässjö-Oskarshamn krävs att Kalmar län är eniga men också går ihop med Jönköpings län och kommer överens om att det är ett viktigt objekt att satsa på:

”mycket handlar ju om politisk enighet, att politiken måste gemensamt i Kalmar län i det här fallet och även då näst ihop med Jönköpings län lyckas få fram att det här är ett skitviktigt objekt att satsa på, så att det får medel i nationella planen” (Intervjuperson 7, Trafikverket)

Intervjuperson 7 menar dock att det för dom på Trafikverket är utmanande att jobba med politiken eftersom politiker kan vara lite envisa och ofta tror att Trafikverket kan påverka mer än vad dom kan. Han poängterar att Trafikverket inte har något som helst politiskt uppdrag utan endast är företrädare av länet. Det som Trafikverket gör är att ta fram underlag baserat på en prioriteringsordning beroende på trafikmängd, behov, gods, med mera och därefter avgör den översta politiken i landet om vad som ska prioriteras men intervjuperson 7 konstaterar dilemmat att:

”där känner man väl från politikernas håll från länet, så vill man gärna hoppas och tro att vi [Trafikverket] kan ha en lite större roll – att vi kan vara lite mer av dom som kan gå in och bestämma att ’nu ska det satsas pengar i det här länet för det här’. Men det är inte våran roll.” (Intervjuperson 7, Trafikverket)

5.3. Faktorer för framgångsrik samverkan

För att kartlägga hur aktörer på olika förvaltningsnivåer uppfattar begreppet samverkan, och för att kunna undersöka vilka skillnader och likheter som finns i synsätt mellan aktörer som dels arbetar på olika offentliga nivåer men också på olika nivåer inom sina respektive organisationer, ställdes följande fråga i samtliga intervjuer:

- *”Hur skulle du definiera god samverkan?”*

I intervjustudien återkommer vissa faktorer till vad god samverkan uppfattas vara, vilket främst är *förståelse* för varandra som aktörer med olika ansvarsuppgifter. Även *enighet* framträder som en viktig aspekt. I intervjuerna framkommer dock olika svar (även om vissa faller inom ramen för samma teman) på samma fråga, vilket gör att det därför krävs att intervjupersonernas svar presenteras mer ingående nedan.

Intervjuperson 1 tar bland annat upp vikten av att det finns en fungerande dialog med rätt personer mellan samverkande organisationer:

“(…) det kan väl kännas ibland att det bollas fram och tillbaka och ingen kanske har ett tydligt ägandeskap i frågan och då tenderar det att ta väldigt lång tid, så det är väl en nyckel tycker jag i god samverkan att det finns bra kontaktvägar och det är väl egentligen att man har en dialog med varandra, att den fungerar liksom” (Intervjuperson 1, Hallandstrafiken)

Vikten av att kommunicera men framför allt *förtroendeskapande relationer* är även vad intervjuperson 8 lyfter som viktigt i en god samverkan:

"(...) att man har en god kommunikation med dom berörda och att dom uppfattningar som man har, att dom går fram (...) det handlar mycket om människan och hur vi fungerar och det bygger mycket på relationer någonstans (...) förtroende måste finnas också" (Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

Intervjuperson 7 menar också att det handlar om sociala relationer och att det är viktigt att man i sin roll som aktör kan *"skilja på sak och person och mandat och ansvar"*. Framförallt anser intervjuperson 7 att grundpelaren i god samverkan är *"förståelse och respekt för varandras roller, uppgifter och mandat"*. Även intervjuperson 5 menar att förståelse är viktigt, samtidigt som kontaktytorna måste fungera:

"(...) man måste ha förståelse för dom olika organisationernas uppdrag och mandat och sen är det ju självklart, dom här kontaktytorna eller där dom här uppdragen, ansvarsområden möts – att man hittar där så att det funkar så smidigt som möjligt" (Intervjuperson 5, Region Jönköpings län)

Men intervjuperson 5 menar också att det behöver finnas en *öppenhet* och *transparens* gentemot varandras roller, vad gäller förhållandet till varandra och förväntningar, samtidigt som att han lyfter att *ödmjukhet* inför de möjligheter och uppdrag som andra aktörer har är av stor vikt, där förståelsen hänger ihop med att också lära känna varandra. Intervjuperson 2 anser också att *lyhördhet* och förståelse är viktigt:

"lyhördhet, att man förstår att, alla har ju sina mål och visioner men att man på något sätt förstår att andra också har mål och visioner och liksom, var kan man mötas?" (Intervjuperson 2, Jönköpings länsstrafik)

Intervjuperson 2 menar också att man behöver hitta en gemensam nämnare och en *enighet*. Vilket intervjuperson 3 också lyfter som en aspekt av god samverkan, att *"man måste vilja åt samma håll"* och menar att det annars blir svårt att samverka, där även ambitionsnivån spelar stor roll. Intervjuperson 4 menar att den gemensamma bilden är viktig tillsammans med en lyhördhet:

"(...) god samverkan bygger på att man har en gemensam bild av vad det är för problem man ska lösa, man måste vara lyhörd men man måste också i god samverkan vara överens om att man måste kunna komma till konsensus (...)" (Intervjuperson 4, Region Jönköpings län, politiker)

Intervjuperson 4 konstaterar dessutom att när det finns en lyhördhet och samstämmighet att *"alla måste vara beredda att ge och ta och sen hålla i det"*.

5.4. Utmaningar med samverkan

I samtliga intervjuer poängteras att planering och utveckling för den regionala tågtrafiken innebär långa och komplexa processer, där många aktörer med olika uppdrag är inblandade. För att samverkansprocesser ska bli framgångsrika konstaterar

intervjuperson 5 att det krävs att olika ansvarsområden kan samordnas i tiden och samtidigt att de olika ansvarsområden drar mot samma mål. Intervjuperson 5 menar dock att det är svåra avvägningar som måste göras i samband med överenskommelser:

”det är ju dels att dom processerna som man måste liksom – det är dels det här att man drar åt samma håll och ja, det som är svårt är liksom: vilka stråk ska vi satsa på? Var ska vi inte satsa? För pengarna räcker ju inte till allt. Eller ska vi göra det liksom lite halvbra överallt eller ska vi satsa alla pengarna på ett stråk och göra det jättebra, sen får det andra vara som det är – det är ju en svår avvägning” (Intervjuperson 5, Region Jönköpings län)

Intervjuperson 5 menar däremot att för att samverka mellan de olika förvaltningsnivåerna ska fungera krävs att dom långsiktiga processerna, med kommunens planering vad gäller exempelvis bostadsplanering och regionens planer med järnvägsinvesteringar, kan *”takta i varandra”* – det vill säga att olika planeringsprocesser samordnas och verkar tillsammans – och där de olika parterna så tidigt som möjligt har vetskap om vad andra parter ska och kan göra. Intervjuperson 7 lyfter att stora utmaningar vad gäller samverka mellan trafikverket, regioner och kommuner är att de olika organisationerna *”springer i olika tempo”*, till exempel att hanteringen för att bygga något nytt rör sig om helt olika tidshorisonter – där snabbt för trafikverket är inom tio år medan det för en kommun är betydligt snabbare. En annan utmaning som intervjuperson 7 anser finns idag är en upplevd bristande kunskap hos aktörerna om varandras arbetssätt och roller. Bland annat menar intervjuperson 7 att framförallt politiker kan ha en stark vilja men bristande kunskap:

”sen finns det ju ibland kanske framförallt tror jag, hos politiken, en- politikerna har en väldigt stark vilja att åstadkomma något men dom har inte kunskapen om till exempel, hur olika myndigheter fungerar och agerar utifrån mandat och sånt” (Intervjuperson 7, Trafikverket)

Intervjuperson 6 tar också upp dilemmat att politiken kan ta fram visions- och målbilder som inte är realistiska och menar därmed att det skulle vara bra om politiker ibland resonerade med Trafikverket innan dom sätter upp visioner och mål för att kunna se vad som är rimligt att åstadkomma.

Intervjuperson 8 framhäver att det är av stor vikt att man på den politiska agendan är överens och driver frågor: *”man måste ju hitta den gemensamma nämnaren för något man vill och så driver man det”*. Vidare menar intervjuperson 8, vad gäller järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn att det måste finnas en gemensam bild och en tro på att det är värt att satsa på banan – att det skapas starka värden där banan passerar – och att man dessutom är beredd att betala vad det kostar. Med ekonomiska medel menar intervjuperson 6 att det finns en möjlighet för kommuner att driva sin utveckling, genom

att bidra med så kallad medfinansiering – att sådant som Trafikverket i regel inte finansierar ändå kan bejakas genom att kommuner själva lägger in pengar. Intervjuperson 8 syftar däremot på att länen är för små, att det är svårt ekonomiskt för att länen är för små: *”för att få ekonomiska muskler så måste man vara större, men även då ur samverkanssynvinkel så skulle det ju bli effektivare med det”*.

Intervjuperson 4 menar att det är viktigt att alla inblandade i samverkan måste känna sig som vinnare på något sätt, men samtidigt att det är en stor utmaning att inte få någon att bli missnöjd.

”(...) det är i princip samma sätt i Samverkan Sydsverige, där måste alla vinna. Ska vi få sex regioner att samverka och dra åt samma håll så måste alla känna att dom går ur det här och är vinnare. (...) jag vet ju det när vi gick ihop här att det såg rätt bra ut det vi var överens om, och då hade vi dom som hade väldigt stora önskemål och vi enade oss men när vi fick utfallet så var det klart att det var ett par som var rätt missnöjda- Kalmar var väldigt missnöjda till exempel.”
(Intervjuperson 4, Region Jönköpings län, politiker)

Men intervjuperson 4 menar att det ändå är viktigt att försöka få alla inblandade att känna sig delaktiga och konstaterar att det i överenskommelser om exempelvis järnvägsinvesteringar är viktigt att framförallt hålla ihop länet. Intervjuperson 3 konstaterar att samverkan innebär att *”man kanske inte alltid får precis som man vill, det blir ju på något sätt ett jämkande, kompromissande (...)”*. Vidare säger han att *”man måste ju kompromissa om saker, man måste få ihop olika delar till en helhet som passar alla också på något sätt”*. Tidigt under intervjun med intervjuperson 8 framkom en liknelse, av den konkurrensen om pengar som sker för järnvägsinvesteringar, som *”ett spel”*:

”Så det är ju hela tiden- vad kan man säga- nått slags spel, delvis är det ju ett spel. Nått slags spel där man då flyttar positioner och man ska göra det i något slags strategiskt tänk då, eftersom inget sker ju året därpå, utan det sker ju om tio år eller ja (...)” (Intervjuperson 8, Oskarshamns kommun)

För att kunna *”slåss”* i den konkurrensen som finns om pengarna till järnvägsinvesteringar, menar intervjuperson 4 att det krävs att man är väldigt tydlig med hur det bidrar till samhällets utveckling. En stor utmaning ligger i att det är många olika intressen som ska samordnas menar han:

”Och då är det många dimensioner i det, det handlar om persontransporter, det handlar om godstransporter, det handlar om hållbar utveckling, det handlar om lokal utveckling i kommuner och samhällen och det är- alltså så många bitar som måste in i den processen och det är ju det vi försöker tratta ihop när vi gör dom här processerna” (Intervjuperson 4, Region Jönköpings län)

Intervjuperson 4 menar således att: *”hade vi haft obegränsat med pengar hade det ju varit enkelt”*.

6. Analys – samverkan inom regional tågtrafik

Här analyseras resultaten från intervjuerna och dokumentation så som rapporter och utredningar med uppsatsens teoretiska ramverk.

6.1. Samstämmighet – drivkraft för utveckling

Från resultatet av intervjustudien framgår att båda två exemplen, som denna undersökning utgår ifrån, är järnvägssträckningar på landsbygden där det är glesa befolkningsstrukturer och litet resandeunderlag. I sträckningen Halmstad-Nässjö, som också delas av på så sätt att vissa tåg istället kör till Jönköping, satsas idag resurser på att öka resandet genom ett treårigt projekt – som är en testperiod för att införa diverse åtgärder. Resultatet av intervjuerna påvisar uppfattningen om en gemensam vilja att öka resandet på banan och en förståelse om att det behöver göras något åt banan. Ingen nämner dock detta utan att nämna utmaningar för att öka resandet eftersom banan har ett lågt resandeunderlag. Det satsas också på buss i ungefär samma sträcka – vilket kan vara ytterligare en utmaning i att öka resandet på järnvägsbanan.

Det treåriga projektet, som syftar till att öka resandet, är dock en möjlighet i att försöka åstadkomma en positiv utveckling – där olika aktörer agerar tillsammans, i projektform (samverkar) för att göra denna förändring. Detta är till exempel vad Holmberg och Hultén (2018) lyfter som en viktig faktor i samverkan; att det finns något som kräver att aktörer agerar tillsammans i en samverkan. Det behöver också i en samverkan finnas ett behov av att aktörer ser värdet av andra aktörers bidrag, till att åstadkomma förändringar, samtidigt som det behöver finnas en vilja till att delta i dialog för att en samverkan ska komma till stånd. (Holmberg & Hultén, 2018).

Resultatet av intervjustudien påvisar dock i exemplet med järnvägen Nässjö-Oskarshamn att det finns en avsaknad av en gemensam vilja för vad som ska hända med sträckan. Eftersom det idag inte går persontrafik på sträckan, på grund av bristande resandeunderlag och bristande skick på järnvägen, fordras en politisk vilja och enighet kring satsningar på järnvägen. Holmberg och Hultén (2018) understryker att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna idag har en central roll i strategiska utvecklingsfrågor, genom kollektivtrafiklagen som trädde i kraft år 2012. I trafikförsörjningsprogrammet för Kalmar län (2013) saknas dock strategier för vad som bör hända med järnvägen Nässjö-Oskarshamn. Detta kan bero på att Kalmar län istället satsar på andra stråk, vilket framgår från resultatet av intervjustudien.

I undersökningen framgår däremot att det finns en vilja underifrån om att satsa på järnvägen Nässjö-Oskarshamn; i form av ett leader-projekt vill olika aktörer driva utvecklingen av järnvägen genom att godstrafiken utvecklas och persontrafiken återupptas. Litteraturgenomgången framhäver att olika former av samverkanskonstellationer skapas och utvecklas i takt med att samhället förändras. Hooghe och Marks (2002) menar till exempel att en typ av samverkansstruktur, *Typ II*, där myndigheter och aktörer samverkar i projekt eller partnerskap har en mer flexibel designstruktur. Denna struktur kan jämföras med leader-metoden, som innebär att offentlig, privat och ideell sektor tillsammans går ihop i ett lokalt partnerskap och bildar en lokal utvecklingsgrupp – *LAG, Local Action Group* (jordbruksverket, 2019a).

Syftet med leader-metoden är att människor (boende, småföretagare, föreningar, etcetera) ska kunna driva och påverka utvecklingen i sin bygd genom att en utvecklingsstrategi tas fram i ett särskilt geografiskt område (jordbruksverket, 2019a). Leader-metoden är en del av EU:s utvecklingsarbete och syftar till att skapa möjligheter till konkurrenskraftiga och företagsamma lösningar. Lokalt ledd utveckling (jordbruksverket, 2019a) beskriver att det är ett underifrånperspektiv (lokal nivå) som ska kombineras med ett ovanifrånperspektiv (regional och nationell nivå). Tanken med leader-metoden är att det ska skapas hållbara lösningar som utgår från ett helhetstänk – där ekonomiska, sociala, kulturella och miljömässiga faktorer länkas samman.

I intervjustudien framgår att aktörer kan ha höga ambitioner och starka viljor för att få exempelvis upprustning av järnväg, men att det också krävs att kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter måste ha ekonomiska muskler för att driva igenom sina ambitioner. Under en intervju framkommer uppfattningen om att det är svårt att finansiera infrastrukturinvesteringar eftersom länen är för små. Till exempel menar intervjuperson 8 att det skulle vara lättare att få ekonomiska muskler om länen skulle vara större.

I resultatet av intervjuerna framgår också att det måste finnas ekonomiska resurser för att bekosta trafiken och att trafikeringen av tåg måste vara lönsam. I utredningen om *järnvägens organisation (SOU 2015:110)* konstaterar författaren Gunnar Alexandersson att tågtrafik är dyrt i förhållande till utbudskilometer. Även om tåg är viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv, vad gäller exempelvis arbetsmarknad, och det finns ett behov av kollektivtrafik i ett hållbart resande, svaras inte kostnadsökningen för tågresandet med en lika stor resandeökning. Intervjuperson 5, i intervjustudien, poängterar till exempel att ekonomin har stor betydelse i en utveckling av den länsöverskridande tågtrafiken. Han

menar att vardera parter i en samverkan behöver ha ekonomi för att kunna finansiera tågtrafiken och att det därtill behöver finnas överenskommelser, vilja och samstämmighet.

Intervjuperson 4 menar att anledningen till att de (Region Jönköpings län) kunde driva frågan om upprustning i form av elektrifiering av Y:et var på grund av medfinansiering från flera kommuner tillsammans med regionen. Finansiering av den statliga infrastrukturplaneringen ges genom EU-medel, bidrag och andra avgifter men medfinansiering från regioner och kommuner är en mycket väsentlig del i att statlig infrastruktur kan finansieras (Trafikverket, 2018, s. 25). Intervjuperson 4 tar också upp att en ytterligare aspekt i att upprustningen kan genomföras är tack vare överenskommelsen i samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige.

Regionsamverkan Sydsverige har tagit fram ett positionspapper där de beskriver att målet och syftet med samverkansorganet är att *”skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.”* (Regionsamverkan Sydsverige, 2016). I positionspapperet finns det tre prioriteringar som de sex regionerna (Blekinge, Halland, Kalmar, Kronoberg, Jönköping och Skåne) har kommit överens om – vilka är 1) *interregional tillgänglighet*, snabb utbyggnad av stambanor. 2) *sammanknutet Sydsverige*, utveckling och underhåll av befintlig järnväg. 3) *konkurrensförmåga och hållbara godstransporter*, ökad transportkapacitet för näringslivet. Utifrån detta vill Regionsamverkan Sydsverige stärka regionerna i södra Sverige och menar att detta bör tas som ”utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2018–2029” (Regionsamverkan Sydsverige, 2016, s. 2).

6.2. Medfinansiering – samverkan i förhandling

I Medfinansieringsutredningen (SOU 2011:49) beskrivs fem olika sätt att samverka inom transporter; den vanligaste och enklaste formen beskrivs vara *remissyttrande*. Nästa steg beskrivs vara *dialog*, som oftast förekommer när frekvent kontakt mellan olika parter behövs och där parterna i tidigt skede kan diskutera frågor. *Gemensamma projekt* kan etableras för att hantera gemensamma frågor mellan olika aktörer för att åstadkomma helhetslösningar. De två sistnämnda samverkansformerna som beskrivs i utredningen är *förhandling* och *förhandling med inslag av medfinansiering*. Skillnader mellan dessa förhandlingsformerna är att i ena fallet tas endast ett förhandlingsunderlag fram som ska redovisa konsekvenser av olika lösningar, medan det i sista fallet sker med hjälp av att finansiella resurser läggs in och därmed har påtagliga effekter på slutresultaten (SOU

2011:49, s. 17–18). Medfinansiering möjliggör således för ett förhandlingsläge där investeringar för infrastruktur samlas som en gemensam angelägenhet och där investeringen sannolikt blir bättre än om vardera parter skulle driva sina egna investeringar – vilket de ekonomiska medlen oftast inte räcker till (SOU 2011:49, s. 164; Trafikverket, 2018, s. 35).

I teorin om vad samverkan är lyfts bland annat att det innebär att interaktioner mellan självständiga aktörer sker genom formel och informell förhandling (Thomson & Perry, 2006). Däremot menar Hrelja et al (2016) att en god samverkan snarare präglas av samhandling än förhandling, där intressegemenskap (jfr Lindberg, 2009) mellan självständiga aktörer står i fokus. Hrelja et al (2016) syftar på att förhandling handlar om att organisationer samverkar för att konkurrera med andra. Från resultatet av intervjustudien framgår att det finns en konkurrensytta i systemet för järnvägsinvesteringar. Det handlar om att regioner ska ”vinna kampen” om pengarna i den nationella planen för att kunna få till investeringar. Intervjuperson 4 förklarar till exempel att elektrifieringen av Y:et konkurrerade med upprustningar, nybyggnationer och andra banor i bland annat storstäder som Göteborg och Stockholm. I den här konkurrensen måste det förutom betalningsvilja och -förmåga också finnas tydliga motiv för en samhällsekonomiskt lönsam trafik.

I företagsvärlden anses till exempel samverkan vara betydelsefull eftersom det fungerar som ett verktyg för att konkurrera mot andra – som en förhandlingsmetodik – medan det i offentlig sektor ofta är ett krav på samverkan på grund av delat ansvar för samhällsservice (Lindberg, 2009). Vad gäller kampen om de nationella resurserna för järnvägsinvesteringar tenderar det finnas både krav på samverkan och vara en taktisk metod för att konkurrera mot andra investeringsobjekt. Trafikverket (2018, s. 35) lyfter att det finns risker med förhandlingsplanering, eftersom fokus istället kan flyttas från en långsiktighet för strategisk utveckling av transportsystemet till att istället fokusera på vilken part som kan medfinansiera till investeringar och därmed har störst betalningsförmåga. Förhandlingar kan medföra att analyser för långsiktigt hållbara lösningar avseende infrastrukturinvesteringar kan komma i skymundan eftersom det blir ett tryck på att det ska göras snabbare överenskommelser om investeringar: ”Förhandlingen kan leda till att något byggs, men frågan är om det är ’rätt’ investeringar som görs ur ett långsiktigt perspektiv” (Trafikverket, 2018, s. 35).

Under en intervju framkommer att det strategiska arbetet för att driva utvecklingsfrågorna vad gäller järnvägsinvesteringar kan liknas vid att vara ett slags spel, där positioner flyttas. Det vill säga att det finns olika ställningar i ett hierarkiskt system för

vem som kan påverka vad. Det framhävs även i resultatet att det finns en politisk oenighet i Kalmar län för vilka satsningar som resurser ska läggas på. Intervjuperson 8 menar att det beror på att Kalmar är ett län som tydligt är uppdelat i en sydlig del och en nordlig del. Det framkommer däremot också att det inte finns hur mycket ekonomiska medel som helst att lägga på investeringar och att det måste göras svåra avvägningar från regionalt håll om hur pengarna ska fördelas – om det ska läggas lite resurser överallt och allt blir "halvbra" eller om alla pengar ska satsas på exempelvis ett stråk och det blir "jättebra". Detta kan jämföras intressekonflikter som litteraturen lyfter; att de olika organisationer som samverkar eller avser att samverka har olika sätt att se på problem och lösningar – vilket också kan leda till brister vad gäller inflytande (Lindberg, 2009). Intervjuperson 8 lyfter till exempel att de som kommun (Oskarshamns kommun) inte har lika starka påverkansmöjligheter som länet har eftersom kommunen inte är med och finansierar i investeringar för järnväg, han menar också att det är så pass mycket pengar det handlar om att det inte är meningen att kommunen ska bli indragen för djupt i det.

I utredningen om medfinansiering av transportinfrastruktur (SOU 2011:49) beskrivs att medfinansiering innebär en mer jämbördighet i maktrelationer mellan parter i samverkan för investeringar. Utredningen förklarar att kommunen får större möjligheter till inflytande om de också är med och ansvarar för finansieringen – det blir ett förhandlingsläge som går från att vara distributiv till integrativ. Det vill säga att förhandlingen istället blir värdeskapande än fördelande – att det skapas "vinna-vinna"-lösningar istället för "vinna-förlora"- lösningar (SOU 2011:49, s. 19). Vilket också framhävs i intervjustudien om till exempel samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige där överenskommelser mellan länen innebär att alla parter behöver känna sig som vinnare på något sätt. Det vill säga att det är ett kompromissande med "ge-och-ta"-perspektiv.

I en förhandling med inslag av medfinansiering skapas således förutsättningar för ett värdeskapande mellan inblandande parter men då behöver det finnas ett beroende mellan parterna och en förhandling som kan mynna ut i ömsesidiga vinster (SOU 2011:49, s. 165). Hrelja et al (2016) och Paulsson et al (2018) menar att samverkan är när ömsesidigt beroende aktörer går från att agera självständigt till att agera samfällt för att uppnå gemensamma mål i försök att lösa problem. *Beroende* mellan aktörer och en *ömsesidighet* är därmed nyckelbegrepp som till stor del beskriver en samverkansform utifrån förhandlingsperspektivet där parterna är med och bidrar med ekonomiska resurser.

6.3. Olika aktörer – olika roller, ansvar och uppdrag

För att åstadkomma en hållbar omställning av transportsystemet måste exempelvis olika styrmedel samordnas – och olika styrmedel ansvaras av olika aktörer på olika förvaltningsnivåer (Holmberg & Hultén, 2018). Trafikverket (2018) menar att vilka roller som respektive aktör har vad gäller styrmedel behöver förtydligas; att det idag brister i kunskapen om hur styrmedel (exempelvis ekonomiska och administrativa) kan påverka resande och på vilket sätt styrmedel ska planeras för. Aktörer på nationell, regional och lokal nivå måste således samverka i nätverksliknande former för att skapa förutsättningar till en effektiv planering av transportsystemet – vilket medför en komplex sammansättning av olika relationer (Paulsson et al., 2018). Anledningen till att samverkan i nätverk är komplext kan förklaras av att organisationer ofta ses som enheter med särskiljande gränser (Lindberg, 2009; Löfström, 2010). Trafikverket (2018) konstaterar till exempel att systemgränser, i en övergripande planering av transportsystemet, behöver utvidgas för att olika åtgärder och styrmedel ska kunna integreras med planeringen för infrastrukturen, eftersom det annars riskeras att skapas samhällsekonomiskt ineffektiva lösningar.

I processen för att försöka öka resandet på HNJ-banan (det treåriga projektet) är marknadsföringen av trafiken en viktig aspekt som lyfts upp i undersökningen. I resultatet av insamlade primärdata, vad gäller marknads- och informationsinsatser, framhävs att samarbete och dialog mellan kommuner och kollektivtrafikmyndighet (och även trafikorganisatör) är en nödvändighet och också något som Hallandstrafiken och kommunerna arbetar med. Däremot framkom under en intervju att det finns mycket som behöver förbättras vad gäller marknadsföringen av trafiken; att det framförallt finns en otydlighet i hur kommunikationen utåt mot kunderna ser ut och en otydlighet i vem som ska ta ansvar för kommunikationen av trafiken.

I de flesta intervjuer som genomfördes i den här studien framkommer att det är utmanande med de långa och komplexa processer som planering och utveckling för regional tågtrafik innebär. Det framgår till exempel att de olika aktörer som är inblandade i processerna för järnvägstrafik har olika tempo i planering, där Trafikverket har längre planeringshorisonter än vad exempelvis kommuner har. Intervjuperson 5 menar att det då är viktigt att dessa olika långsiktiga processer kan samordnas för att det ska kunna skapas så effektiv planering så möjligt. För att det ska vara möjligt krävs därför att de inblandade parterna har förståelse och respekt för varandras uppdrag, ansvarsområden och roller – vilket framkommer både i litteraturen och från intervjustudien. Även förtroendeskapande dialog och tillit mellan deltagare i samverkan är

viktigt där engagemang och gemensamma målformuleringar står till grund för ett samfälligt agerande (Lindberg, 2009; Hrelja et al, 2016; Holmberg & Hultén, 2018). De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör dock ha en väsentlig roll i att styra en samverkan som verkar för en utveckling av kollektivtrafiken (Paulsson et al., 2018).

Framtagande av trafikförsörjningsprogram ska ske i samråd med såväl offentliga som privata aktörer. I trafikförsörjningsprogram ska mål anges för hur resandet ska utvecklas i länet. De mål som anges tenderar dock att inte sällan att stå i konflikt med andra mål på lokal eller nationell nivå (Holmberg & Hultén, 2018); som till exempel i kommuners översiktsplaner eller i den nationella planen. Det framkom under en intervju att politiken ofta kan ha orealistiska visioner och målbilder som inte stämmer överens med vad exempelvis Trafikverket kan åstadkomma. En intervjuperson lyfter bland annat att politiker ofta har starka viljor men kanske inte alltid har förståelse för olika aktörers roller och påverkansmöjligheter. Intervjupersonen förklarar att det förmodligen beror på en bristande kunskap hos vissa politiker, för olika arbetssätt och roller som inblandade parter i samverkansprocesser för utveckling av regional tågtrafik har.

I arbetet för att ta fram ett trafikförsörjningsprogram är det till exempel viktigt att det från början skapas förutsättningar för kontinuerligt samråd, vilket ska genomsyras av delaktighet, öppenhet och förtroende (Sveriges Kommuner och Landsting, 2015, s. 12). Intervjustudien påvisar dock att det behövs förbättringar vad gäller dialog i tidiga skeden mellan politiker och Trafikverket, där visioner och målbilder bör formuleras gemensamt.

Som framgår av resultatet är Trafikverket en viktig part som aktörer måste samverka med, för att få till stånd en utveckling av regional tågtrafik. Trafikverket har däremot inget politiskt mandat att utföra uppgifter. Intervjuperson 6 förklarar till exempel att Trafikverket kan upplevas vara en part som bromsar processer – men menar att de inte är en bromsande part utan snarare att det är system och rutiner som är väldigt väl definierade och därmed påverkar vad som kan utföras och inte. Gunnar Alexandersson hävdar i utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:110, s. 368) att Trafikverkets organisation idag inte ”ger tillräckliga förutsättningar för myndigheten att utföra sina uppgifter”, vad gäller frågan att Trafikverket ansvarar för både väg och järnväg i en övergripande organisering. Han menar att det finns en otydlighet hos Trafikverket om ansvaret kring den trafikslagsövergripande organiseringen, och att det därmed krävs en översyn av en organiseringsmodell där Trafikverkets ansvarsfördelning, mandat och arbetsuppgifter behöver förtydligas.

7. Diskussion

I det här avsnittet diskuteras studiens resultat och undersökningens frågeställningar besvaras. Även en kritisk diskussion kring metoder och avgränsning görs.

7.1. Möjligheter och problem med samverkan i två exempel

Undersökningens första frågeställning "Vilka möjligheter och problem med utgångspunkt i samverkan finns eller har funnits i de två exempel som studeras?" behandlar båda de exempel på järnvägarna som sträcker sig på landsbygden med utgångspunkt från Nässjö. Det är dels järnvägen mellan Halmstad och Nässjö (där också sträckan mellan Vaggeryd och Jönköping behandlas i intervjustudiens resultat). Dels är det järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn, där det idag endast går persontrafik på vissa delar av sträckan.

7.1.1. Halmstad-Nässjö

Möjligheter med samverkan som har identifierats i exemplet Halmstad-Nässjö, handlar framförallt om det treåriga projektet som syftar till att öka resandet på banan – där aktörer från framförallt regional och kommunal sektor samverkar i projektform. Intervjustudien visar att det har funnits en politisk vilja att genomföra åtgärder och att det idag finns gemensam vilja till att utveckla tågtrafiken på banan. Intervjustudien visar däremot också att det är problematiskt vad gäller ansvarsfördelning och tydlighet i roller för marknadsföringen av trafiken. Det finns inga fastställda angivelser om vilken aktör i projektet som ska ansvara för marknadsföringsåtgärderna och hur kommunikationen ut till resenärer ska se ut.

En annan möjlighet inom ramen för samverkan om utveckling för HNJ-banan gäller sträckan i Region Jönköpings län som ska rustas upp, det vill säga elektrifieringen av sträckan mellan Värnamo och Nässjö, samt Vaggeryd och Jönköping. I processen för att få till upprustning visar intervjustudien att medfinansiering har möjliggjort för detta samt att det skett överenskommelser i samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige. I medfinansieringsutredningen (SOU 2011:49) framgår att *förhandling med inslag av medfinansiering*, som beskrivs vara en samverkansform, har stora effekter på att infrastruktursatsningar kan genomföras. Litteraturen pekar däremot på att samverkan som präglas av förhandling handlar om konkurrens, och att aktörer försöker vinna fördelar genom att samverka i förhandling. Hrelja et al (2016) menar att samverkan istället bör präglas av *samhandling*, som grundas i bland annat ett ömsesidigt förtroende och förståelse för olika aktörers drivkrafter.

Ett annat problem – som lyfts upp i intervjustudien – kopplat till att öka resandet på järnvägsbanan Halmstad-Nässjö, är att det körs buss ungefär samma sträcka. Detta innebär att det kan bli problematiskt att öka antalet tågresenärer – vilket är syftet med samverkansprojektet på tre år. Följande visar således på en brist i samverkan mellan trafikslagen då de konkurrerar om samma resenärer. Och i intervjustudien poängteras att det blir dyrt att finansiera både buss- och tågtrafik samtidigt. Anledningar, som framkommer från intervjustudien, att järnvägen "hålls vid liv" genom tågtrafik är att möjliga framtida transportflöden (höghastighetståg) kan påverka järnvägen. Utifrån detta resonemang kan konstateras att många olika faktorer kan påverka en samverkan, som i detta fallet när syftet med samverkan är att öka antalet tågresenärer men det samtidigt finns motverkade faktorer som påverkar utvecklingsarbetet negativt.

7.1.2. Nässjö-Oskarshamn

Möjligheter i järnvägssträckningen mellan Nässjö och Oskarshamn handlar främst om drivkrafter underifrån – att kommunerna Nässjö, Eksjö, Hultsfred, Vimmerby, Högsby och Oskarshamn tillsammans samverkar i ett leader-projekt för att få till utveckling för infrastrukturen på banan. Det berör främst godstrafik på banan och det framkommer i intervjustudien att det finns möjligheter för banan att på sikt utvecklas till att också persontrafik kan köras där. Det är däremot problematiskt att det inte finns en enad politisk vilja till att satsa på banan. I intervjustudien framhävs att det beror på att regionen dels är uppsplittrad och för att de ekonomiska musklerna är för små. Eftersom det är dyrt att finansiera järnvägsinfrastruktur och tågtrafik finns det en hög konkurrens om var pengar ska läggas.

Det är också problematiskt att drivfrågor är beroende av enskilda individer; i intervjustudien påvisas att det finns informella konstellationer mellan olika "viktiga" personer som har olika stora påverkansmöjligheter – att det är ett politiskt spel. Detta indikerar att det finns en starkt inbyggd konkurrenskraft i systemet där det blir en tävling om pengarna. Detta bekräftar ytterligare teorier om att det är en förhandlingsplanering där den med störst förmåga och vilja att kunna betala "vinner".

I exemplet Nässjö-Oskarshamn finns det ett övergripande problem vad gäller samverkan, som kan förstås och förklaras genom litteraturen. Samverkan handlar i grunden om att olika aktörer behöver agera tillsammans kring något för att nå gemensamma mål; i exemplet Nässjö-Oskarshamn finns det inte ett gemensamt mål utan snarare ett mål och en vilja som drivs underifrån men som inte svaras upp ovanifrån. Det är således olika viljor och drivkrafter som drar åt olika håll – vilket gör att en grundläggande samverkan

egentligen inte existerar. Utifrån detta resonemang kan det därför ses som att detta exempel var ett dåligt exempel på samverkan.

Särskilt intressant är att studiens båda exempel jämförs eftersom det finns jämbördiga faktorer som är gemensamma för båda järnvägssträckningarna men där det finns en tydlig skillnad i drivkrafter, ekonomiska förutsättningar, satsningar och politisk vilja.

7.2. Olika aktörers uppfattningar om samverkan

Följande frågeställningar ställdes också upp: *"Vilka uppfattningar om samverkan förekommer hos olika inblandade aktörer i utvecklingsarbete för regional tågtrafik?"* och *"hur stämmer detta överens med teorier om samverkan?"*. Frågeställningarna utgår därmed ifrån uppfattningar från inblandade aktörer i de båda exemplen. De tre förvaltningsnivåerna; nationell nivå, regional nivå och lokal nivå finns representerade genom att respondenter från Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter (en politiker, en tjänsteman och representanter från två olika länstrafikbolag) samt kommuner medverkade i intervjuer. Syftet var att undersöka om det skiljer sig i hur olika aktörer uppfattar arbete med samverkan och hur väl dessa uppfattningar har en teoretisk förankring och stämmer med tidigare forskning.

Frågan är uppbruten i två olika teman (faktorer för framgångsrik samverkan och utmaningar för samverkan) för att konkretisera fenomenet samverkan. Från intervjustudien är den mest framstående faktorn för en väl fungerande samverkan att det finns en vilja att driva frågor, vilket också stämmer med vad litteraturen beskriver om samverkan – att det måste finnas en vilja att gå åt samma håll och vilja till dialog. I intervjustudien lyfts bland annat faktorer som enighet, att vara överens och att ha en gemensam bild av det som ska åstadkommas för en framgångsrik samverkan. Detta kan översättas med begreppet samstämmighet, vilket också är närbesläktat med begreppet konsensus. Detta stämmer överens med vad litteraturen beskriver om samverkan när det handlar om intressegemenskap och inte en intressekonflikt. Även faktorer som förståelse och ödmjukhet för varandras uppdrag och mandat, förtroende mellan parterna samt att samverkansprocesserna präglas av lyhördhet, öppenhet och transparens är vad respondenterna i intervjustudien lyfter och även vad litteratur om ämnet beskriver.

Utmaningar med samverkansprocesser i en utvecklad regional tågtrafik är dock att det är långa processer som präglas av en komplex sammansättning av relationer och ansvarsområden. Detta lyfts i intervjustudien som en svår utmaning; de olika inblandade aktörernas roller och ansvar behöver samordnas i tiden och det är viktigt att planeringsprocesserna kan samordnas och inte dras åt olika håll. Detta svarar också på

uppsatsens frågeställning utifrån ett diskussionsperspektiv: *”Vad krävs för en bättre samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer för en utvecklad regional tågtrafik?”*, där det tidigt krävs att olika aktörer tar ansvar för att deras uppdrag och roller samordnas i planer och mål. Exempelvis är det viktigt att olika styrmedel samordnas för att kunna påverka det hållbara resandet, att kommunernas bostadsplanering samordnas med de regionala infrastrukturinvesteringarna och med hur trafikeringen ska se ut i färdigt skede.

I studien framgår också uppfattningar om en bristande kunskap idag, framförallt hos politiker. Det krävs en politisk vilja för att få till stånd en samverkan för utveckling av den regionala tågtrafiken, men det krävs också att politiker förstår och respekterar olika myndigheters uppdrag och möjligheter att påverka utfall – som till exempel vad som är Trafikverkets uppdrag och vad de har för mandat att utföra åtgärder.

7.3. Kritik och begränsningar i studien

7.3.1. Studiens avgränsning

Studien avgränsades till att omfatta den regionala tågtrafiken inom spektrumet kollektivtrafik. Anledningen är att studien har utgått från Nässjö och eftersom orten är en nationellt viktig ort ur järnvägssynpunkt valdes att titta närmare på samverkan inom specifikt den regionala tågtrafiken. Studien hade kunnat involvera ett bredare perspektiv där exempelvis tåg och buss hade kunnat jämföras för att få en mer nyanserad bild av samverkan inom ramen för utveckling av kollektivtrafik – eftersom fokus från början har varit att titta på persontrafik och hållbara transporter.

Det finns mycket som hindrar att tågtrafiken kan eller eventuell ska utvecklas på just dessa platser som studien fokuserar på, eftersom det är järnvägar som sträcker sig på landsbygden – det är dyrt att finansiera järnväg och tåg, och detta är platser med relativt liten befolkning. Med detta i åtanke hade studien istället kunnat fokusera på tågtrafik i mer befolkningstäta strukturer där det finns behov av att utveckla tågtrafiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är däremot intressant att dra lärdomar av hur satsningar för tågtrafik ser ut på landsbygden – det vill säga hur den kan och bör utvecklas också på landsbygden, vilket denna studien i viss mån synliggör.

Denna uppsats är också avgränsad till att omfatta samverkan utifrån ett styrande perspektiv; hur sociala strukturer fungerar och vilka problem som är kopplat mellan sociala relationer och utvecklingen av kollektivtrafik. Eftersom uppsatsen har som utgångspunkt att samverkan är en nödvändighet för en omställning till hållbara transporter hade uppsatsen kunnat behandla ämnet om omställningen i större utsträckning.

7.3.2. Intervjuer och urval av respondenter

Då urvalet av respondenter förmedlades via Nässjö kommun kan det finnas en risk att resultatet av undersökningen har påverkats i den mån att vissa av respondenterna har kontakt med varandra och därför kan ha varit restriktiva med sina svar. Syftet med undersökningen har dock inte varit att peka ut någon part utan att ge en beskrivande bild av de båda exemplen som studerats för att synliggöra problem och möjligheter som kan uppstå i samverkansprocesser avseende den regionala tågtrafiken. Det är en styrka i undersökningen att alla tre förvaltningsnivåer representeras i intervjuer, där respondenter från Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter (även länstrafikbolag) och kommuner har medverkat. Samma respondenter medverkade också till att ge sina egna uppfattningar och synsätt på samverkan – vilket skapar ytterligare förståelse för vad som är viktigt för just dem i en samverkan.

Samverkan är komplext, vilket har förstärkts under studien, och beroende av sociala relationer – det innebär att det också är viktigt att lyfta fram enskilda individers tankar och attityder gentemot samverkan snarare än att utgå från ett allmänt perspektiv om vad samverkan är. Detta är en aspekt som varit eftersträvansvärt att åstadkomma under tiden för studien. Det riktas dock ofta kritik mot kvalitativa studier om att det blir ett subjektivt tyckande och tänkande från ett begränsat urval individer.

För att få ett mer fylligt material hade flera aktörer kunnat intervjuats, vilket möjligen hade påverkat resultatet; flera perspektiv hade kunnat synliggöras eller materialet hade kunnat förstärkas ytterligare genom att flera aktörer möjligtvis kunnat bekräfta samma resultat. Syftet med studien har dock inte varit att göra en generalisering av problem eller möjligheter med samverkan, eller att uppge ett "recept" för en framgångsrik samverkan, utan snarare att förstå samverkan i en specifik kontext och hur samverkan som fenomen yttrar sig i "verkligheten" jämfört med hur samverkan beskrivs på ett teoretiskt sätt.

Jag hade i rollen som intervjuare kunnat gå in mer på detaljer och försökt gå in mer på djupet i intervjupersoners resonemang. Detta skulle kunnat tillfört mer kvalitet i intervjuunderlaget. Kvaliteten i intervjuerna beror mycket på frågornas utformning – huruvida det var ledande frågor och riktade frågor för en specifik person. Mer noggrannhet i intervjuförfarandet, mer kunskap inför intervjuer och andra formuleringar av frågorna (mer förståeliga eller mindre ledande) hade kunnat eftersträvas. Under intervjuförfarandet uppkom insikter om att intervjuguiderna behövde kompletteras och ändras vilket har medfört att intervjuguiderna till viss del har anpassats efter intervjupersonen.

Under processens gång när fler intervjuer hade genomförts upptäcktes vilka frågor som var mer lättförståeliga och vilka som fungerade mindre bra – vilket är anledning till att intervjuguider under tidens gång har ändrats och anpassats till respondenterna. Detta kan ha varit en nackdel då frågorna berör samma saker men utifrån olika perspektiv och att materialet på grund av detta kan upplevas spretigt.

8. Slutsatser

Syftet med den här undersökningen har varit att förstå samverkan inom ramen för utvecklingsarbete med regional tågtrafik. Tidigare forskning om samverkan för kollektivtrafik visar att det är komplext att samverka. Den här studien bekräftar att samverkan som styrform inom ramen för tågtrafik är komplext – både den teoretiska referensramen och resultatet från undersökningen pekar på detta. Följande slutsatser kan dras från denna studie:

- För att samverkan för en utvecklad järnväg och tågtrafik ska ordnas måste det finnas politisk enighet, gemensamma ambitioner och vilja till att driva järnvägssatsningar. För att få igenom satsningar krävs en stor mängd ekonomiska medel och en förvarbarhet för en samhällsekonomisk lönsamhet.
- *Förhandling med inslag av medfinansiering* skapar möjligheter till en samverkan, ett förhandlingsläge, för att få mindre infrastrukturinvesteringar att konkurrera med andra större objekt (med större samhällsekonomisk lönsamhet). Litteraturen framhäver dock att samverkan snarare bör präglas av samhandling än förhandling.
- På grund av att olika aktörer har olika planeringshorisonter, där planering och utveckling av järnväg och tåg innebär långa och komplicerade processer, krävs att olika aktörers intressen och uppdrag samordnas så tidigt som möjligt där dialog och en god kommunikation sker innan mål och visioner formuleras.
- I en framgångsrik samverkan behövs mer förståelse, kunskap och respekt (framförallt från politiskt håll) om olika aktörers roller, uppdrag och mandat i processer för en utvecklad järnväg och tågtrafik.
- Det krävs en tydlighet i vilka ansvarsområden olika aktörer har och ska ha, samt hur de olika ansvarsområden ska mötas.

I den här studien visar det sig finnas en väl överensstämmande bild hos de olika aktörerna på respektive förvaltningsnivå om vilka faktorer som behövs för att samverkan ska vara framgångsrik, och denna bild stämmer också väl överens med vad teorin säger är viktigt för en framgångsrik samverkan. Problemet med att det är svårt med samverkan i praktiken beror i detta fallet inte på att det finns skillnader i uppfattningar om vad samverkan bör innefatta utan om andra faktorer så som långa processer och ekonomiska medel. I teorier och forskning om samverkan och planeringsprocesser är ovan slutsatser (punktlistan) inget förvånande men däremot är det viktigt att det i praktiken finns metoder och strategier för *hur* till exempel olika ansvarsområden kan mötas eller underlag för hur en god kommunikation mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer bör se

ut. Olika former av vägledning, instruktioner och kunskapsunderlag för att öka förståelsen om olika processer och olika aktörers roller, inom exempelvis tågplanering, kan också vara vägar för att förbättra samverkansprocesser.

8.1. Förslag till vidare forskning

Den här studien påvisar att en förändrad relation mellan den statliga och regionala/lokala nivån gör att problem i styrning uppstår. Det finns ett maktspel mellan olika offentliga aktörer eftersom kommuner och landsting idag har ett mer utpräglat självstyrande egenintresse samtidigt som att det innebär ett gemensamt ansvar mellan förvaltningsnivåerna att hantera kollektivtrafiken då det är ett allmänintresse. I den här studien fanns det inte utrymme att undersöka vidare om exempelvis maktperspektivet och demokratiska aspekter vad gäller förhandlingsplanering och medfinansiering som ett förhandlingsläge. I litteraturen framkommer att förhandling är ett sätt att vinna fördelar för sig själv i konkurrensen mot andra och att samverkansprocesser inom kollektivtrafikplanering snarare bör präglas av samhandling, där en ömsesidig förståelse och ett samfälligt agerande uppstår. *Slutsatsen är att medfinansiering kan skapa både positiva och eventuellt negativa följder – vilket hade varit intressant att undersöka vidare.*

Ytterligare aspekt som har framkommit under studiens gång är den konkurrensen som råder mellan större städer och landsbygden. Under en intervju lyfts till exempel fram att Trafikverket skulle kunna utveckla sina metoder vad gäller beräkningar för samhällsekonomisk lönsamhet, där skillnader mellan landsbygd, "normalstora" tätorter och större städer bör tas i beaktning – som ett slags balanseringssystem. Detta skulle kunna undersökas ytterligare för att upptäcka eventuella brister i dagens metoder och hur dessa metoder skulle kunna utvecklas.

Referenser

- Astrid Lindgrens Hembygd (2018). *Vår vision om järnvägen Nässjö-Oskarshamn*. Hämtad 2019-04-24 från: <https://www.astridlindgrenshembygd.se/wp-content/uploads/2018/05/2018-05-12V%C3%A5r-vision-om-j%C3%A4rnv%C3%A4gen-N%C3%A4ssj%C3%B6-Oskarshamn.pdf>
- Astrid Lindgrens Hembygd (2019a). *Utveckling av transporter*. Hämtad 2019-04-24 från: <https://www.astridlindgrenshembygd.se/utveckling-av-transporter/>
- Bjerkemo, S.V. (2011). *Nya vägar för kollektivtrafiken: En kunskapsöversikt*. Rapport inom forskningsprogrammet STOUT, institutionen för samhällsplanering och miljö. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Civilutskottet, Trafikutskottet & Miljö- och jordbruksutskottet (2011). *Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden*. Stockholm: Riksdagstryckeriet.
- Conzelmann, T. (2008). Towards a new concept of multi-level governance? *MLG Atelier*. Hämtad 2019-04-24 från https://www.researchgate.net/publication/252273737_Towards_a_new_concept_of_multi-level_governance
- Didi, M. (2010). Partnerskapsprincipens tillämpning i en svensk kontext – mot flernivåstyrelse inom ramen för den europeiska regionalpolitiken i Sverige? I M.L. von Bergmann-Winberg & P. Tallberg (red) *Flernivåstyrning: framgångsfaktor för kommuner, regioner och staten* (s. 30-42). Hässleholm: Allkopiering/AM-tryck & reklam
- Engström, C.J. (2011). Tid för handling. I C.J. Engström (red), *Urbaniserad värld: nya steg mot hållbara städer* (s. 57-60). Stockholm: Global utmaning
- Feltenius, D. (2010). En progressiv agenda? – om Sveriges Kommuner och Landsting och författningspolitiken. I M.L. von Bergmann-Winberg & P. Tallberg (red) *Flernivåstyrning: framgångsfaktor för kommuner, regioner och staten* (s. 43-62). Hässleholm: Allkopiering/AM-tryck & reklam
- Fredriksson, C. (2012). *System och strukturer som hindrar hållbar stadsutveckling: En kunskapsöversikt*. Rapport inom forskningsprogrammet STOUT, institutionen för samhällsplanering och miljö. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Glazebrook, G. & Newman, P. (2018). The City of the Future. *Urban Planning 3(2)*, 1-20. Hämtad 2019-04-24 från <https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/1247>
- Holmberg, B. & Hultén, J. (2018). *Ny kunskap om kollektivtrafik*. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- Hooghe, L. & Marks, G. (2002). Types of Multi-level governance. *Les Cahiers européens de Sciences Po*, n° 03, Paris: Centre d'études européennes at Sciences Po

- Hrelja, R., Pettersson, F. & Westerdahl, S. (2016). *Dömd till samverkan! – en kunskapsöversikt*. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- Hultén, J. (2012). *Ny väg till nya vägar och järnvägar. Finanseringspragmatism och planeringsrationalism vid beslut om infrastrukturinvesteringar*. [Avhandling]. Statsvetenskapliga institutionen, Lund: Lunds Universitet
- Jordbruksverket. (2019a). *Mer om leadermetoden*. Hämtad 2019-04-24 från: www.jordbruksverket.se
- järnväg.net (2019a). *Halmstad-Värnamo-Nässjö, Torup-Hyltebruk*. Hämtad 2019-04-25 från: <http://www.jarnvag.net/banguide/halmstad-nassjo>
- järnväg.net (2019b). *Krösatågen*. Hämtad 2019-04-25 från: <http://www.jarnvag.net/resa/krosatagen>
- järnväg.net (2019c). *Nässjö-Eksjö-Hultsfred: Bockabanan*. Hämtad 2019-04-25 från: <http://www.jarnvag.net/banguide/nassjo-hultsfred>
- järnväg.net (2019d). *Linköping-Hultsfred-Kalmar: Stångådalsbanan*. Hämtad 2019-04-25 från: <http://www.jarnvag.net/banguide/linkoping-kalmar>
- järnväg.net (2019e). *Berga-Oskarshamn*. Hämtad 2019-04-25 från: <http://www.jarnvag.net/banguide/berga-oskarshamn>
- Jönköpings Länstrafik (2012). *Regionalt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län*. Hämtad 2019-04-24 från: <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regionalt-trafikforsorjningsprogram-i-jonkopings-lan/>
- Kalmar Länstrafik (2012). *Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2013–2021*. Hämtad 2019-04-24 från: [https://www.kalmarlanstrafik.se/PageFiles/4622/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram 2013-2021.pdf](https://www.kalmarlanstrafik.se/PageFiles/4622/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%202013-2021.pdf)
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur
- Larsson, S. (2011). *Kvalitativ analys - exemplet fenomenografi*. [online]. Hämtad 2019-04-24 från: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:253401/FULLTEXT01.pdf>
- Lindberg (2009). *Samverkan*. Malmö: Liber
- Löfström, M. (2010). *Samverkan och gränser: studier av samverkansprojekt i offentlig sektor*. [Avhandling]. Högskolan i Borås.
- Medfinansieringsutredningen (2011). *Medfinansiering av transportinfrastruktur – ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering* (SOU 2011:49). Stockholm: Näringsdepartementet
- Montin, S. & Hedlund, G. (2009). Governance som interaktiv samhällsstyrning – gammalt eller nytt i forskning och politik? I S. Montin & G. Hedlund (red) *Governance på svenska* (s. 7-37). Stockholm: Santérus Förlag

- NE (2019a). *Järnväg*. Hämtad 2019-04-24 från: www.ne.se
- NE (2019b). *Södra stambanan*. Hämtad 2019-04-24 från: www.ne.se
- NE (2019c). *SJ AB*. Hämtad 2019-04-24 från: www.ne.se
- Patel, R. & Davidsson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur
- Paulsson, A. (2018). Making the sustainable more sustainable: public transport and the collaborative spaces of policy translation. *Journal of Environmental Policy & Planning* 20(4), 419-433
- Paulsson, A., Isaksson, K., Hrelja, R., Rye, T., Lindkvist Scholten, C. & Hedegaard Sørensen, C. (2018). *Samverkan i kollektivtrafiken: varför, hur och med vilka konsekvenser?* Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Hämtad 2019-02-08 från: <https://www.regeringen.se/49bbc2/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>
- Ramírez, J.L. (2004). Retorik som humanvetenskaplig kunskapsteori. *Rhetorica Scandinavica* 31, 41-59. Hämtad 2019-04-24 från: https://kunskapsabonnemanget.se/Filerpdf/Ramirez/ILR_84.pdf
- Region Halland (2016). *Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016–2019*. Hämtad 2019-04-24 från: <https://regionhalland.se/app/uploads/2019/03/Regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-Halland-2016-2019.pdf>
- Regionsamverkan Sydsverige (2016). *Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige*. Positionspapper, infrastruktur & transport. Hämtad 2019-04-25 från: www.regionsamverkan.se
- Ringqvist, S. (2016). *Kollektivtrafiken styrning och organisering*. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- SFS 2010:185. *Förordning med instruktion för Trafikverket*. Stockholm: Näringsdepartementet
- SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*. Stockholm: Näringsdepartementet
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2015). *Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken: en vägledning och ett verktyg*. Stockholm: Partnersamverkan
- Svenska Akademiens ordbok (1964). *Samverka*. Hämtad 2019-02-06 från http://www.saob.se/artikel/?unik=S_00849-0088.Bb2t
- Svenska Akademiens ordlista (2015). *Samverka*. Hämtad 2019-02-06 från <https://svenska.se/saol/?sok=samverka&pz=4>

- Svensk ordbok (2009). *Samverka*. Hämtad 2019-02-06 från <https://svenska.se/so/?sok=samverka&pz=4>
- Sveriges miljömål (2019a). *Miljömålsrådet*. Hämtad 2019-04-24 från <http://www.sverigemiljomal.se/miljomalsradet>
- Thomson, A.M. & Perry, J.M. (2006). Collaboration Processes: Inside the Black Box. *Public Administration Review*, special issue, 20-32. Hämtad 2019-04-23 från <http://www.indiana.edu/~jlpweb/papers/Collaboration%20Processes%20Inside%20the%20Black%20Box%20Thomson%20%26%20Perry%20PAR%202006%20Supplement.pdf>
- Trafikanalys (2019a). *Transportpolitikens övergripande mål*. Hämtad 2019-05-07 från <https://www.trafa.se/globalassets/ovriga-dokument/precisering.pdf>
- Trafikverket (2018). Transportplanering 2.0 – En åtgärd initierad av Miljömålsrådet (Tankepapper 2018-12-03). Borlänge: Trafikverket
- Trafikverket (2019a). *Nässjö/Jönköping-Värnamo-Halmstad*. Hämtad 2019-04-25 från: www.trafikverket.se
- Utredningen om järnvägens organisation (2015). *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten* (SOU 2015:110). Stockholm: Näringsdepartementet
- Von Bergmann-Winberg, M.L (2010). Flernivåförvaltning i ett jämförande eu-perspektiv: nätverkssamverkan för effektivitet och demokrati. I M.L. von Bergmann-Winberg & P. Tallberg (red) *Flernivåstyrning: framgångsfaktor för kommuner, regioner och staten* (s. 8-29). Hässleholm: Allkopiering/AM-tryck & reklam
- Von Bergmann-Winberg, M.L. & Tallberg, P. (2010) *Flernivåstyrning: framgångsfaktor för kommuner, regioner och staten*. Hässleholm: Allkopiering/AM-tryck & reklam

Figurer

- Figur 1. Foto från Digitaltmuseum, Järnvägsmuseets foton. Hämtad från: <https://digitaltmuseum.se/021018031830/bangarden-vid-nassjo-station>
- Figur 2. Producerad av Ellinor Lundholm, bakgrundskartan är hämtad från www.scb.se
- Figur 3. Producerad av Ellinor Lundholm, bakgrundskartan är hämtad från www.scb.se
- Figur 4. Producerad av Ellinor Lundholm. Inspiration hämtad från figur i Finansdepartementet (2008). *Kommuner och landsting – organisation, verksamhet och ekonomi*. Stockholm: Finansdepartementet
- Figur 5. Hämtad 2019-05-06 från Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet
- Figur 6. Producerad av Ellinor Lundholm. Inspiration hämtad från figur i Holmberg, B. & Hultén, J. (2018). *Ny kunskap om kollektivtrafik*. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik

Övriga dokument

Region Jönköpings län (2018). *Regional transportplan: Jönköpings län 2018-2029*.

Regionledningskontoret, Region Jönköpings län.

Trafikverket (2015). *Trafikverkets medverkan i det regionala tillväxtarbetet: en redovisning av ett regeringsuppdrag*. Borlänge: Trafikverket

*Opublicerat material om järnvägarna mellan Halmstad och Nässjö samt mellan Nässjö och Oskarshamn har tillgåtts genom Nässjö kommun

Bilaga 1

Intervjuguider

Intervjuperson 1: Hallandstrafiken

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Vad är Hallandstrafikens huvudsakliga "uppdrag"?

Samverkan i HNJ

På vilket sätt har du varit involverad eller är du involverad i arbetet med HNJ?

Vilken betydelse skulle du säga att denna järnvägen har för Hallandsregionen?

Hur tycker du att samverkan inom ramen för HNJ har fungerat eller fungerar idag? *Bra/dåligt, vad beror det på?*

Hur samarbetar ni med berörda kommuner? Hur tycker du att samarbetet fungerar?

Hur upplever du att samverkan fungerar över länsgränserna?

Hur arbetar ni med trafikverket? Hur ser dialogen/samarbetet ut?

Vad har ni för roll i projektet?

Vilka utmaningar upplever du finns idag vad gäller samverkan inom ramen för HNJ?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Vilka behov ser du av att samverkan mellan trafikverket, regioner (länstrafikbolag) och kommuner behöver bli bättre?

Hur tror du att man kan samverka på annorlunda sätt än vad man gör idag?

Finns det några särskilda utmaningar som Ni som länstrafikbolag står inför vad gäller samverkan för utveckling av tågtrafiken? *Vilka?*

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?

Intervjuperson 2: Jönköpings Länstrafik

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Vad är Jönköpings länstrafiks huvudsakliga "uppdrag"?

Samverkan i HNJ och Bockabanan (NOJ)

På vilket sätt har du varit involverad eller är du involverad i arbetet med HNJ och/eller Bockabanan?

Vilken betydelse har dessa järnvägar för Jönköpings länstrafik?

Hur tycker du att samverkan inom ramen för HNJ och/eller Bockabanan har fungerat eller fungerar idag? *Bra/dåligt, vad beror det på?*

Vilka utmaningar upplever du har funnits eller finns idag vad gäller samverkan i arbetet med HNJ och/eller Bockabanan?

Har det gjorts/görs det någon utvärdering för hur samarbetet fungerar?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Vilka behov ser du av att samverkan mellan trafikverket, regioner (länstrafikbolag) och kommuner bli bättre?

Hur tror du att man kan samverka på annorlunda sätt än vad man gör idag?

Finns det några särskilda utmaningar som Ni som länstrafikbolag står inför vad gäller samverkan för utveckling av tågtrafiken? *Vilka?*

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?

Intervjuperson 3: Halmstads kommun

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Vad är Halmstads kommuns huvudsakliga "uppdrag" vad gäller kollektivtrafik?

Samverkan i HNJ

På vilket sätt har du varit involverad eller är du involverad i arbetet med HNJ?

Vilken betydelse skulle du säga att HNJ-banan har för Halmstad kommun?

Hur tycker du att samverkan inom ramen för HNJ har fungerat eller fungerar idag? *Bra/dåligt, vad beror det på?*

Hur upplever du dialogen med andra parter? (kommuner, länstrafikbolag etc.)

Vem driver på projektet?

Hur samverkar ni med trafikverket?

Vilka utmaningar upplever du har funnits eller finns idag vad gäller samverkan inom ramen för HNJ?

Har det gjorts/görs det någon utvärdering hur samarbetet fungerar?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Vilka behov ser du av att samverkan mellan trafikverket, regioner (länstrafikbolag) och kommuner behöver bli bättre?

Hur tror du att man kan samverka på annorlunda sätt än vad man gör idag?

Finns det några särskilda utmaningar som Ni som kommun står inför vad gäller samverkan för utveckling av tågtrafiken? *Vilka?*

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?

Intervjuperson 4: Region Jönköpings län, politiker

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Samverkan i HNJ och NOJ

På vilket sätt har du varit involverad i arbete med HNJ och NOJ?

Vilken betydelse har dessa järnvägar för Region Jönköpings län?

Hur tycker du att samverkan har fungerat eller fungerar idag vad gäller dessa två exempel? *Bra/dåligt, vad beror det på?*

Med berörda kommuner?

Hur ser samverkan ut med andra regioner?

Samverkan med trafikverket? Hur ser dialogen/samarbetet ut?

Hur ser samverkansprocesserna för dessa järnvägssträckningar ut (*drivande part, rutiner, inblandade aktörer, kommunikationsformer*)?

Vilka utmaningar upplever du har funnits vad gäller dessa samverkansprocesser?

Vilka strategier arbetar ni med i dessa processer?

Har det gjorts/görs det utvärderingar för hur samarbetet fungerar?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Det beskrivs bland annat i Den regionala transportplanen 2018-2029 att järnvägsunderhållet på stambanor och regionala banor ska prioriteras och att samverkan mellan Trafikverket, regioner och kommuner därtill behöver utvecklas:

Varför är det viktigt att samverkan utvecklas?

Hur tror du att man skulle kunna samverka på annorlunda sätt?

Finns det några särskilda utmaningar som Ni som region står inför vad gäller samverkan för utveckling av den regionala tågtrafiken? *Vilka?*

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?

Intervjuperson 5: Region Jönköpings län

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Vad är region Jönköpings läns huvudsakliga "uppdrag" vad gäller kollektivtrafik?

Samverkan i HNJ och Bockabanan

Har du varit särskilt involverad i arbete med HNJ och/eller NOJ? *I så fall hur?*

Hur tycker du att samverkan har fungerat eller fungerar idag vad gäller dessa två exempel?

Hur skulle du beskriva att samverkan ser ut mer konkret (*inblandade aktörer, rutiner, kommunikationsformer*)?

Vilka problem/utmaningar upplever du har funnits vad gäller samverkan i arbete med HNJ och/eller NOJ?

Har det gjorts/görs det utvärderingar för hur samarbetet fungerar?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Det beskrivs bland annat i Den regionala transportplanen 2018-2029 att järnvägsunderhållet på stambanor och regionala banor ska prioriteras och att samverkan mellan Trafikverket, regioner och kommuner därtill behöver utvecklas:

Vad ser du som behöver utvecklas vad gäller samverkan mellan just trafikverket, regioner och kommuner?

Hur tror du att man skulle kunna samverka på annorlunda sätt?

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?

Intervjuperson 6 och 7: Trafikverket

Allmänt

Kan ni först berätta lite kort vad ni har för yrkestitlar och vad ni jobbar med?

Vad skulle ni säga är Trafikverkets huvudsakliga "uppdrag" vad gäller frågor gällande den regionala tågtrafiken?

Samverkan i NOJ

Har ni på något sätt varit involverade i arbetet med NOJ? Hur?

Skulle ni kunna beskriva lite bakgrund kring hur arbetet med den här järnvägen har sett ut?

Hur ser arbetet ut idag kring den här järnvägen?

Godstrafiken? Hur ser ni på detta? Hur är ni inblandade i det idag?

Hur ser ni på att det idag inte går persontrafik på den här järnvägen?

Vilken betydelse skulle ni säga att den här järnvägen har?

För Kalmar?

Ur ett samhällsperspektiv?

Hur skulle ni/du säga att samverkan vad gäller den här järnvägen har sett ut? (*vilka diskussioner har förts? Hur har dialogen sett ut?*)

Vilken roll har ni haft?

Hur upplever ni att dialogen fungerar idag kring den här järnvägen?

Med berörda kommuner?

Med regionen?

Vilka utmaningar upplever du/ni har finns idag vad gäller samverkan inom ramen för NOJ?

Framtid/övrigt

Trafikverket har ju en ganska betydelsefull roll i arbete avseende tågtrafiken, hur tror ni att kommuner och regioner uppfattar er som aktör i dessa former av processer?

Vilka behov ser du/ni av att samverkan mellan trafikverket, regioner (och länstrafikbolag) och kommuner behöver bli bättre?

Hur ser ni på eran roll i det här delade ansvaret?

Hur tror du/ni att man kan samverka på annorlunda sätt än vad man gör idag?

Vilka utmaningar står Ni som myndighet inför vad gäller samverkan för utveckling av tågtrafiken?

Avslutande frågor

Hur skulle ni definiera god samverkan?

Vad är största vinsten med att samverka?

Vad är största förlusten med att samverka?

Något annat ni vill lägga till?

Intervjuperson 8: Oskarshamns kommun

Allmänt

Kan du först berätta lite kort vad du jobbar med och din yrkesroll?

Kan du berätta kort om Oskarshamns kommuns huvudsakliga "uppdrag" vad gäller kollektivtrafik?

Samverkan i NOJ

Har du varit involverad i arbetet med NOJ? På vilket sätt?

Kan du beskriva lite bakgrunden kring NOJ? (*hur trafiken kört, avveckling av persontrafik m.m.*)

Vilken betydelse skulle du säga att denna järnvägen har haft/har idag för Oskarshamns kommun?

Hur ser arbetet ut idag kring den här järnvägen?

Vilka satsningar görs idag?

Hur såg processen ut när persontrafiken avvecklades?

Hur upplever/upplevde du att samverkan fungerar/fungerade kring NOJ?

Dialogen med kommuner? Inom regionen kontra över länsgränser?

Dialogen med regionen?

Hur arbetar ni med trafikverket?

Vilken roll har ni som kommun?

Vilka utmaningar upplever du har funnits eller finns idag vad gäller samverkan inom ramen för NOJ?

Samverkan mellan förvaltningsnivåer/allmänt samverkan

Vilka behov ser du av att samverkan mellan Trafikverket, regioner och kommuner behöver bli bättre?

Hur tror du att man skulle kunna samverka på annorlunda sätt?

Finns det några särskilda utmaningar som Ni som kommun står inför vad gäller samverkan? *Vilka?*

Avslutande frågor

Hur skulle du definiera god samverkan?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Något annat du vill lägga till?