



Tre steg till hållbart resande

En studie av Region Skånes och Region Dalarnas insatser för att få
fler att resa med kollektivtrafiken

Tobias Ranevi

Examensarbete/Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Hållbar Stadsutveckling, Mastersprogram
Alnarp 2025



Tre steg till hållbart resande. En studie av Region Skånes och Region Dalarnas insatser för att få fler att resa med kollektivtrafiken.

Three steps to sustainable travel. A study of Region Skåne's and Region Dalarna's efforts to get more people to travel by public transit.

Tobias Ranevi

Handledare: Linnéa Fridell, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anders Larsson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Matilda Alfengård, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: Avancerad nivå
Kurstitel: Självständigt arbete i Landskapsarkitektur, A2E
Kurskod: EX0859
Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - master
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2025

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Nyckelord: Kollektivtrafik, beteendeförändring, mobility management, styrmedel, infrastruktur

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Många svenska regioner har som målsättning att minska andelen biltrafik och få fler att istället resa med kollektivtrafiken. Två av dessa är Region Skåne och Region Dalarna, dock med väldigt olika förutsättningar för att göra så. Region Skåne har ett väl utbyggt järnvägsnät och en hög befolkningstäthet som lämpar sig väl för implementeringen av kollektivtrafik. Region Dalarna är bortsett från Region Gotland den region med högst biltäthet och har stora avstånd mellan tätorter.

Denna studie avser att undersöka dessa två regioners insatser för att få fler att resa med kollektivtrafiken utifrån tre olika teman: Infrastruktursatsningar, mobility management och styrmedel. Detta genom en intervjustudie där en handfull tjänstemän från vardera region inkluderas samt en dokumentanalys av regionernas styrdokument.

Studiens slutsatser visar på att båda regionerna utför en rad olika åtgärder för att nå deras målsättningar i frågan, exempelvis genom en rad olika pilotprojekt. Dessa inkluderar insatser som avser att lära barn nyttan av att resa med kollektivtrafik, anropsstyrd kollektivtrafik på landsbygden och försök att öppna upp möjligheten för allmänheten att resa med skoltrafiken.

Regionerna står inför unika utmaningar för att få fler att resa med kollektivtrafiken och minska andelen bilresor. Det finns även nationella faktorer som försvårar övergången till ökat kollektivtrafikresande, i form av brist på statlig medfinansiering och vägledning inom mobility management-åtgärder samt minskade bensinpriser som lockar fler till att resa med bil.

Nyckelord: Kollektivtrafik, beteendeförändring, mobility management, styrmedel, infrastruktur

Abstract

Many Swedish regions have the goal of reducing the amount of car traffic and get more people to travel by public transport instead. Two of which are Region Skåne and Region Dalarna, although with very different conditions for doing so. Region Skåne has a well-developed network of train tracks and a high population density that is well suited for the implementation of public transport. Region Dalarna is, apart from Region Gotland, the region with the highest car density and has large distances between urban areas.

This study aims to examine these two regions' efforts to get more people to travel by public transport based on three different themes: Infrastructure investments, mobility management and policy instruments. This is done through an interview study in which a handful of civil servants from each region are included, as well as a document analysis of the regions' policy documents.

The study's findings show that both regions are implementing a range of measures to achieve their goals in this area. These include initiatives to teach children the benefits of public transport, on-demand public transport in rural areas and attempts to give the general public the opportunity to travel by school transport.

The regions face unique challenges in getting more people to travel by public transport in order to lower the amount of car travel. In addition, the study found that there are also national factors that make the transition to increased public transport travel more difficult. This in the form of a lack of government co-financing and guidance in mobility management measures, and reduced petrol prices that attract more people to travel by car.

Keywords: Public transport, behavioral change, mobility management, instruments, infrastructure

Förord

Över åren som jag har läst in mig på hållbar mobilitet, har jag insett att det handlar om mycket mer än att endast minska utsläppen. Det utgör ryggraden för ett hållbart samhälle, inte enbart utifrån ett ekologiskt utan även ett socialt och ekonomiskt perspektiv. Detta är mitt bidrag till att försöka bredda diskussionen kring hur viktigt det är att andelen biltrafik i vårt samhälle minskar. Enligt min personliga erfarenhet har mycket av den politiska debatten utgått ifrån att ge de bästa förutsättningarna för att människor ska byta till elbilar, när de inte löser många av de fundamentala problem som kommer med ett samhälle byggt för bilar.

Det finns andra sätt att ge människor frihet i vardagen. I min kandidatuppsats undersökte jag insatserna för att skapa en supercykelväg mellan Malmö och Lund. Jag blev inspirerad av Region Skånes multifacetterade tillvägagångssätt, där infrastruktur och marknadsföring samspelade för att få fler att cykla. I denna studie undersöker jag insatserna som görs för att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem som man aktivt söker sig till.

Jag vill ge ett stort tack till min handledare Linnéa Fridell som jag har haft god kontakt med under skrivandet av uppsatsen och som alltid har gett snabb och bra feedback.

Jag vill dessutom tacka Matilda Alfengård, kursledaren för det självständiga arbetet, som alltid har varit ett stort stöd under min tid på masterprogrammet Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning.

Slutligen vill jag även tacka familj och vänner som har stöttat mig under min studietid, särskilt min far Mats och faster Agneta som hjälpte mig att korrekturläsa uppsatsen samt min mor Annette som alltid var villig att höra hur skrivandet gick.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Abstract.....	4
Förord.....	5
Innehållsförteckning.....	6
Tabell- och figurförteckning.....	8
1. Inledning.....	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Syfte och frågeställningar.....	10
1.3 Metod.....	11
1.3.1 Urval av regioner.....	12
1.3.2 Avgränsning.....	12
1.3.3 Intervjustudie.....	12
1.3.4 Dokumentanalys.....	14
1.3.5 Resa till Borlänge.....	15
1.3.6 Process.....	16
1.3.7 Metoddiskussion.....	16
2. Regionerna och deras kontext.....	17
2.1 Region Skåne.....	19
2.2 Region Dalarna.....	23
3. Teoretiskt ramverk.....	26
3.1 “Push” och “pull” metoder.....	26
3.2 Stage model of self-regulated behavioral change / SSBC.....	27
3.3 Mobility management och insatser mot unga.....	29
3.4 Styrmedels påverkan på människors val av färdmedel.....	31
3.5 Förutsättningarna som infrastruktur ger för beteendeförändring.....	34

4. Region Skåne och deras arbete.....	35
4.1 Infrastruktursatsningar.....	37
4.2 Mobility management.....	41
4.3 Styrmedel.....	43
4.4 Utmaningar och utvecklingsmöjligheter.....	44
5. Region Dalarna och deras arbete.....	47
5.1 Infrastruktursatsningar.....	48
5.2 Mobility management.....	50
5.3 Styrmedel.....	53
5.4 Utmaningar och utvecklingsmöjligheter.....	54
6. Trafikverket och fyrstegsprincipen.....	56
7. Diskussion.....	60
7.1 Regionernas insatser.....	60
7.2 Bristande statligt stöd, vägledning och samordning.....	66
8. Slutsatser.....	67
9. Referenslista.....	70
10. Bilagor.....	80
10.1 Intervjuguide.....	80

Tabell- och figurförteckning

Figur 1: Tågen i Bergslagens nya dubbeldäckartåg. Tobias Ranevi.	15
Figur 2: Karta över Skåne och Dalarna. Tobias Ranevi.	18
Figur 3: Kommunikationskarta över Skåne. Tobias Ranevi.	20
Figur 4: Supercykelväg mellan Södra Sandby och Lund. Tobias Ranevi.	21
Figur 5: Kommunikationskarta över Dalarna. Tobias Ranevi.	24
Figur 6: Tågen i Bergslagen tåg. Tobias Ranevi.	25
Figur 7: Exempel på "push"- och "pull" strategier. (Zarabi m.fl. 2024).	27
Figur 8: Malmöexpressen. Tobias Ranevi.	39
Figur 9: Nybyggd busshållplats i Löddeköpinge. Tobias Ranevi.	41
Figur 10: Pågatåg. Tobias Ranevi.	44
Figur 11: Spårvagn i Lund. Tobias Ranevi.	46
Figur 12: Invändig rullstolslift. Tobias Ranevi.	50
Figur 13: Karta över Dalatrafikens nuvarande zon-indelning. (Dalatrafik 2024).	51
Figur 14: Interiör i Tågen i Bergslagens dubbeldäckartåg. Tobias Ranevi.	53
Tabell 1: Tabell, Respondenter i intervjustudien.	13
Tabell 2: Färdmedelsfördelning inom olika reslängdsintervall. Region Skåne. 2023.	22
Tabell 3: Tabell, färdmedelsfördelning i Skåne. Region Skåne. 2023.	23
Tabell 4: De fyra stegen av Bamberg's "Stage model of self-regulated behavioral change"	28
Tabell 5: Tabell, fyrstegsprincipen summerad.	56

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Sedan bilen blev det föredragna färdmedlet för en stor del av världens befolkning under efterkrigstiden har våra städer genomgått en omvälvande förändring. Gator som tidigare användes av såväl gångtrafikanter, hästvagnar och spårvagnar anpassades främst för bilister. Detta, kopplat med bygget av motorvägar vilka agerade som barriärer genom staden, har begränsat mobiliteten för övriga trafikanter (Hydén 2008).

För att skapa utrymme för bilar har en stor andel av städens yta asfalterats, vilket har bidragit till högre temperaturer. Detta på grund av att vägar och parkeringar agerar som "Urban heat islands" som ej skuggar och ej absorberar solljus i samma utsträckning som växtlighet. Behovet av parkeringsplatser är stort, på grund av att bilar spenderar en stor majoritet av sin tid parkerade (Yang, Qian, Song, D-F, Zheng, K-J 2016). Att många reser med bil bidrar till stora mängder utsläpp av växthusgaser (Zhang, Su, Yao, Wang, Hu, Jin 2024) samt att stora mängder skadliga mikroplaster frigörs från bilars däck (Pieter Jan, Löhr, Van Belleghen 2017). Bilar är även en stor källa till ljudföroreningar i stadsrummet (Danilevičius, Karpenko, Křivánek 2023). Även om elbilars motorer generellt sett är tystare än de hos bensinbilar, genererar elbilar lika mycket buller när de körs i höga hastigheter. Detta på grund av att ljudet från däckens friktion mot vägen övertar det ljud som kommer från motorn när en bil kör över 50 km i timmen (Arenas 2025).

Även om en stor majoritet av de som reser med bil idag skulle övergå till att köra fossilfria bilar, finns det ändå många anledningar till varför mer hållbara transportsätt såsom kollektivtrafik är mer gynnsamma. Kollektivtrafiken ger rörlighet till de som har begränsade valmöjligheter när det kommer till färdmedel, vilket i sin tur ger tillgång till sociala aktiviteter, arbete, sjukvård med mera (Manauagh, Miranda-Moreno, El-Geneidy

2010). För de som har fler valmöjligheter har användandet av kollektivtrafik har kopplats till bättre hälsa och mer fysisk aktivitet (Sener, Lee, Elgart 2016). Dessutom har kollektivtrafik en påverkan på mängden trängsel i städer samt hur mycket yta som krävs för vägar och parkeringsplatser (Victoria Transport Policy Institute 2025b). Trots de negativa aspekterna som nämns ovan är resor med bil fortfarande mycket vanliga, exempelvis görs uppemot 50 % av resorna inom 5 km med bil i vissa svenska kommuner (Borlänge kommun, Falu kommun, Dalatrafik 2019).

Trafikverket skriver att hållbart resande kan uppnås genom goda fysiska förutsättningar, olika typer av styrmedel samt genom mobility management. Mobility management utgörs av mjuka åtgärder som syftar till att skapa en förändrad attityd kring hållbara transporter och förändra invånarens resebeteenden. Lyckade mobility management åtgärder bidrar exempelvis till en mer effektiv användning av det befintliga vägnätet tack vare att färre väljer att resa med bil (Trafikverket 2015). I samma utsträckning syftar olika styrmedel, såsom realtidsinformation och minskade kollektivtrafikkostnader till att förändra människors resvanor (Hajinasab, Davidsson, Persson 2015). Infrastruktursatsningar såsom nya tågstationer syftar även till att skapa beteendeförändringar (Region Skåne 2020).

Många svenska regioner har som målsättning att minska andelen bilresor till förmån för en ökad kollektivtrafikandel. Det är just det arbetet som denna uppsats avser att undersöka, specifikt arbetet som Region Skåne och Region Dalarna utför.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka två regioners (Region Skåne och Dalarnas) arbete med mobility management, fysiska insatser och styrmedel för att få fler att åka med kollektivtrafiken. Studien avser att visa vilka utmaningar och möjligheter det finns

för att få fler att resa med kollektivtrafiken i respektive region. Att en stor andel reser med bil påverkar negativt miljön, trängsel, hälsa, friheten hos de som ej har tillgång till bil och samhällets utformning i stort. Detta även om man i framtiden övergår till elbilar i större utsträckning. Därför är det viktigt att undersöka regionernas insatser för att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt alternativ.

Uppsatsens frågeställningar är:

1. “Hur arbetar regionerna idag med mobility management, fysiska insatser och styrmedel för att skapa beteendeförändring mot ökat resande med kollektivtrafik?”
2. “Vilka möjligheter och utmaningar finns det för regionernas insatser att uppmuntra fler till att resa kollektivt?”
3. “Vilka lärdomar kan regionerna ta av varandra gällande deras insatser för att få fler att resa med kollektivtrafiken?”.

1.3 Metod.

För att besvara ovanstående frågeställningar använde studien en kvalitativ ansats, med en intervjustudie samt dokumentanalys som huvudsakliga forskningsmetoder. För att få en bättre förståelse av trafikförhållandena i Dalarna utfördes en resa till Borlänge.

Valet att undersöka regionernas insatser inom infrastruktur, mobility management och styrmedel gjordes utifrån Trafikverkets rekommendationer över hur hållbart resande kan uppnås.

1.3.1 Urval av regioner

Region Skåne och Region Dalarna valdes ut på grund av deras varierande kulturgeografiska förutsättningar samt varierande kollektivtrafikutbud. Trots dessa olika förutsättningar finns det kommuner i båda regionerna (Leksand och Lund) som prisats av föreningen Gröna Mobilister för deras omställning mot hållbar mobilitet (Gröna mobilister 2024).

1.3.2 Avgränsning

Uppsatsen gör avgränsningen att enbart undersöka regionernas insatser för att öka resandet med kollektivtrafiken. Även om cykelinfrastrukturen är en väsentlig del av hållbar mobilitet är det bortom denna uppsatsens omfattning. Att välja två regioner gav möjligheten att undersöka två platser i Sverige med olika omständigheter men inte göra studien alltför stor.

1.3.3 Intervjustudie

Fem intervjuer genomfördes under intervjustudiens gång, tre med tjänstepersoner från Region Skåne / Skånetrafiken och två med tjänstepersoner från Region Dalarna. Dessa tjänstepersoner arbetar på olika sätt inom de frågor som studien väljer att undersöka, med roller såsom strategiska trafikplanerare, affärsutvecklare, trafikchef osv. Kontakt med dessa togs genom regionernas officiella kanaler. Dessa intervjuer var semistrukturerade, med en nedskriven intervjuguide till hjälp för att föra ett samtal kring studiefrågan (Alvehus 2019). Regionernas officiella dokument lästes igenom innan intervjuguidens framtagning. Frågorna avsåg att besvara det som genomläsningen inte besvarade, såsom de utmaningar som regionerna har haft i sina insatser.

Intervju:	Respondent:
Region Dalarna, respondent 1	Trafikchef
Region Dalarna, respondent 2	Affärsutvecklare
Region Skåne	Infrastrukturstrateg
Skånetrafiken, respondent 1	Affärsutvecklare
Skånetrafiken, respondent 2	Trafikplanerare

Tabell 1: Respondenter för intervjustudien.

Varje intervju inleddes med att ge respondenten en chans att introducera sig med en enklare fråga om vem de är och vad de gör, för att skapa en bekväm miljö innan intervjuaren började ställa mer krävande frågor. Efter att respondenten hade fått introducera sig själv ställdes generella frågor angående vilka insatser som utförs inom mobility management, infrastruktursatsningar och styrmedel, vilka anpassades utefter respondentens förmåga att svara på dessa. Fyra av de fem intervjuerna utfördes via videosamtal, vilka spelades in och därefter togs anteckningar utifrån de inspelade samtalen. Intervjun som ej spelades in utfördes över telefon, där togs anteckningar i realtid. Intervjuerna var mellan 20 och 60 minuter långa och utfördes mellan april och juni 2025.

Dessa intervjuer är avsedda att ge ytterligare insikter kring regionernas arbete bortom den information som finns i publicerade dokument, exempelvis vad de anser är de största barriärerna för regionens resenärer samt om de har stött på utmaningar med att skapa beteendeförändring. Intervjuer är ett lämpligt verktyg för att ta del av tankar, erfarenheter och åsikter hos respondenten och därmed få en fördjupad förståelse av studieobjektet (Alvehus 2019).

1.3.4 Dokumentanalys

I samband med intervjustudien utfördes även en dokumentanalys av beskrivande karaktär. Dokumentanalysen innefattar dokument från varje region angående mobility management-åtgärder, infrastruktursatsningar och styrmedel vilka analyserades för att skapa en bild av arbetet som utförs. Dessa inkluderar regionernas trafikförsörjningsprogram, rapporter från Trafikverket och nyhetsutskick om diverse projekt, såsom Skåneflex samt Malmö- och Helsingborgsexpressen. De dokumenten valdes ut utifrån att de är dokument som avgör regionernas arbete inom det område som studien avser att undersöka.

Syftet med dokumentanalysen är att få en inblick i hur regionerna och de andra aktörer som de samverkar med arbetar för att vidareutveckla hållbara transporter, exempelvis Trafikverket och kommuner. Styrdokument av olika slag ses som en primär källa eftersom de ger fakta om aktörernas arbete och målsättningar. Dessa utgör därmed en pålitlig källa av information (Karppinen & Moe 2012).

Under studiens gång analyserades dokumentens innehåll. Denna analys låg till grunden för vilken information som bedömdes vara relevant för att redovisas inom studien. För att avgöra informationens relevans gjordes en bedömning av om den har att göra med hur regionerna arbetar med studiens tre huvudområden. Dessutom ansågs information om hur regionernas målsättningar ser ut vara relevant. Detta utgör grunden för den dokumentanalys av beskrivande karaktär, vars analysprocess lämpar sig väl när det huvudsakliga fokuset är att ta del av korrekt och viktig information från tillförlitliga källor, såsom styrdokument (Karppinen & Moe 2012). Denna typ av dokument produceras dock ofta för att presentera organisationen positivt och därmed kan det behövas ytterligare informationskällor, såsom en intervjustudie, för att ge en mer nyanserad bild över den organisatoriska verkligheten och de utmaningar som aktörerna står inför (Bryman 2018).

1.3.5 Resa till Borlänge

Under studiens gång utfördes även en kort resa till Borlänge, för att fotografera och få en grundläggande upplevelse av kollektivtrafiken i området. Detta då jag aldrig tidigare varit i Dalarna.

Resan inleddes i Lund, med byte i Stockholm, för att sedan ta ett av SJ:s intercity tåg som går direkt från Stockholm till Borlänge. I Borlänge bestogs en rad olika bussar och tåg på Borlänge Resecentrum medan de inväntade att åka vidare, för att sedan stiga av innan de åkte iväg. Detta gav möjligheten att ta bilder på fordonens interiör.

Ostrukturerade observationer utfördes angående miljön kring Borlänge resecentrum samt tillgängligheten på bussar och tåg.



Figur 1: En av Tåg i Bergslagens nya dubbeldäckartåg, ståendes på Borlänge station.

1.3.6 Process

Studien inleddes med att läsa igenom regionernas styrdokument, såsom trafikinfrastrukturplaner och mobilitetsplaner. Inläsningen syftade till att skapa ett kunskapsunderlag som sedan användes för att utforma intervjuguiden till intervjustudien. Fem intervjuer utfördes med tjänstepersoner på de två regionerna, först två med Region Dalarna och sedan tre med Region Skåne / Skånetrafiken. Kontakt med båda regionerna inleddes samtidigt, så det var inte avsiktligt att Region Dalarnas intervjuer blev av före Region Skånes / Skånetrafikens.

Efter att Region Dalarnas intervjuer hade slutförts men innan Region Skånes / Skånetrafikens hade inletts utfördes resan till Borlänge. Efter att samtliga intervjuer genomförts inleddes en dokumentstudie av dokument som uppmärksammades under intervjuerna, såsom en rapport från Trafikverket angående deras förnyade syn på fyrstegsprincipen. Skrivandet av studien inleddes parallellt med genomförandet av intervju- och dokumentanalysen och fortsatte efter att resultatet var sammanställt.

1.3.7 Metoddiskussion

Intervjuerna var avgörande för att få information om olika rapporter som bidrog till att ytterligare fördjupa dokumentanalysen, samt belysa olika händelser och erfarenheter från de som arbetar med frågorna som är centrala för studien. Studien hade inte varit möjlig att genomföra med enbart en dokumentanalys, speciellt eftersom analysen är av beskrivande karaktär. Att göra en dokumentanalys av beskrivande karaktär kändes dock som det rätta valet för att underbygga informationen som kom ut av intervjuerna, då studien inte ämnar att undersöka dokumenten utifrån en kvantitativ ansats eller göra en betydande diskursanalys.

I efterhand hade intervjuguider specifikt anpassade för varje respondent varit användbara för att vägleda samtalen ytterligare och därmed få ut mer av intervjutillfällena. Detta eftersom ingen respondent arbetar med samtliga områden som denna studie undersöker vilket ledde till att endast delar av intervjuguiden nyttjades för varje enskild intervju. Dock tillät intervjuernas semistrukturerade karaktär följdfrågor utifrån respondenternas svar på de frågor som var relevanta för dem, vilket gav ett mer fördjupat samtal och mer specifika svar om regionens förutsättningar. Att majoriteten av intervjuerna spelades gjorde det möjligt för intervjuaren att helt fokusera på att lyssna på respondentens svar, tack vare att anteckningar inte togs i realtid, vilket gjorde det enklare att ställa följdfrågor.

2. Regionerna och deras kontext

Sverige följer en modell av lokalt självstyre och är uppdelad i 290 kommuner och 21 regioner (SKR 2022). Dessa kommuner och regioner har särskilda uppgifter som förväntas att hanteras på lokal nivå. En uppgift som de har gemensamt är att hantera den regionala och lokala kollektivtrafiken. Region Skåne och Region Dalarna agerar som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i deras respektive län, i samverkan med länets kommuner. Som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har varje region en skyldighet att fastställa en regional transportinfrastrukturplan (SKR 2021).

Utöver det har regionen ansvar för den regionala utvecklingen, Region Skåne har dock ytterligare ansvar i och med den är en av tre regioner som enligt PBL ska utföra regional fysisk planering. Den regionala planeringen avser att stärka samordningen mellan kommunerna men den regionala planen är ej lagligt bindande. Regionplanen kan exempelvis ge vägledning av utformandet av översiktsplaner och detaljplaner, men

kommunerna har fortfarande ett planmonopol och behöver ej följa Region Skånes vägledning (SKR 2021).

Nedan följer en genomgång av de två regioner som studien avser att undersöka: Skåne och Dalarna.



Geodata: Lantmäteriet
Kartlayout: Tobias Ranevi

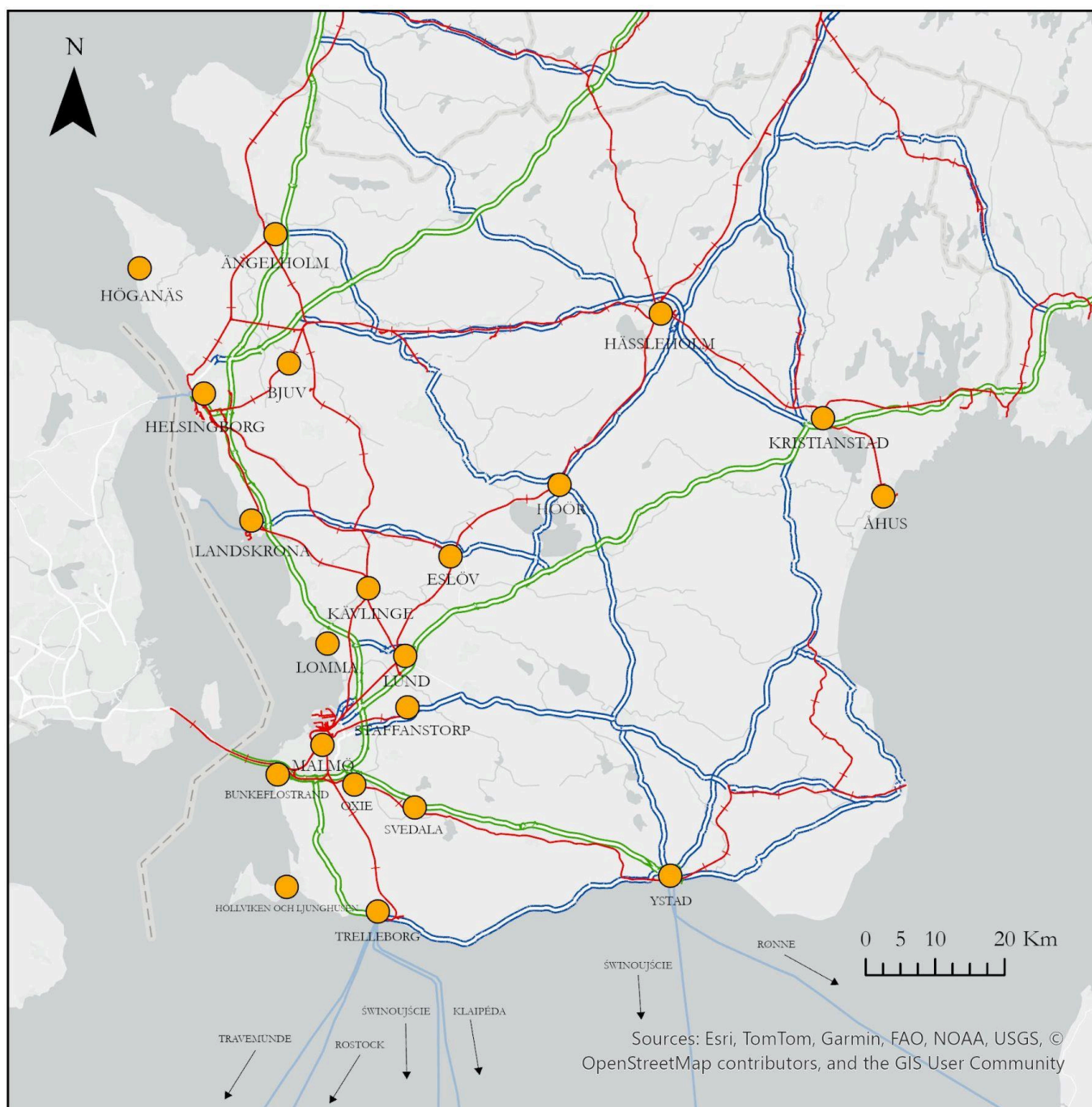
Figur 2: Karta över Skåne och Dalarnas län.

2.1 Region Skåne

Med en befolkning på nästan 1,5 miljon invånare och landareal på ungefär 11 000 kvadratkilometer är Skåne län det näst mest tätbefolkade i Sverige, efter Stockholms län (SCB 2025). Med broförbindelse till Danmark samt färjor till Tyskland, Polen och Bornholm agerar regionen som Sveriges sydligaste ingång till resten av Europa (Se figur 2).

Regionen beskriver sig som flerkärnig, med städer och tätorter sammankopplade genom ett väl utbyggt tågnätverk. Detta nätverk trafikeras av regionala Pågatåg (Region Skåne 2020) samt Öresundståg vilka åker vidare till östra Danmark samt Göteborg, Kalmar och Karlskrona (Öresundståg, u.å). Dessutom har regionens invånare även tillgång till exempelvis SJ:s snabbtåg mellan Malmö och Stockholm och Snälltåget som kopplar samman Stockholm, Malmö och Berlin (Snälltåget 2025).

Där det inte finns fasta tågförbindelser erbjuder Region Skåne resande med hjälp av regionbussar (Region Skåne 2020). Stadsbussar trafikerar även många av Skånes största lokala centrum: Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Trelleborg, Ystad, Eslöv, Landskrona, Hässleholm samt Ängelholm. Mellan Lunds centralstation och Brunnshög i nordöstra Lund finns det möjlighet sedan 2020 att resa med spårvagn. Dessutom har Malmö stad trafikerats av högkapacitetsbussar vid namn "Superbussar" sedan 2014, med två linjer som startar i Västra hamnen med slutdestination Lindängen samt Stenkällan (Malmö stad 2024). Liknande initiativ har gjorts i Helsingborg i form av Helsingborgsexpressen, med en linje mellan Råå och Dalhem som invigdes 2019 och en linje mellan Kungsholt och Östra Ramlösa som invigdes i juni 2025. Genom regionens täta bebyggelse och utveckling av så kallade "Supercykelvägar" finns goda möjligheter att cykelpendla mellan några av Skånes tätorter (Region Skåne 2024a).



- | | |
|---|--|
|  Riksväg |  Färjeled |
|  Europaväg |  Större tätort* |
|  Järnväg |  Länsgrens |

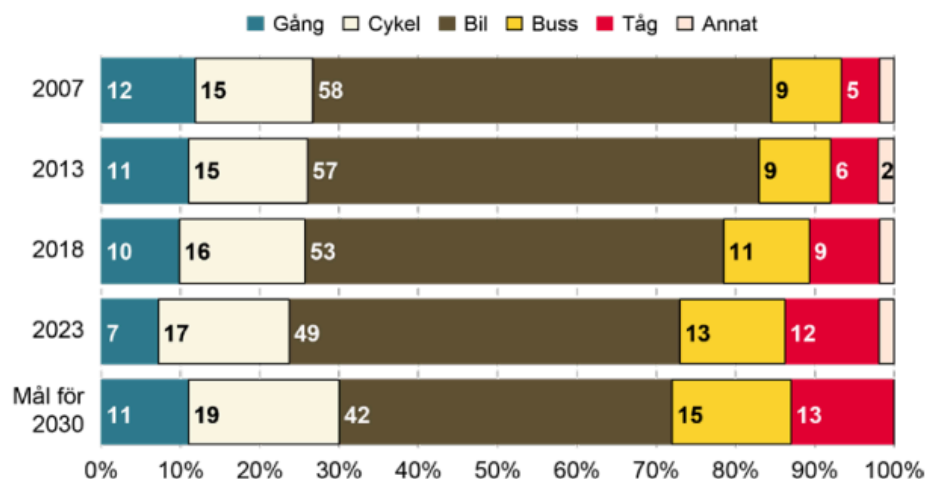
Kartdata: Trafikverket, Lantmäteriet
 Kartlayout: Tobias Ranevi
 *Tätort med över 10 000 invånare

Figur 3: Kommunikationskarta över Skåne.



Figur 4: Supercykelväg mellan Södra Sandby och Lund.

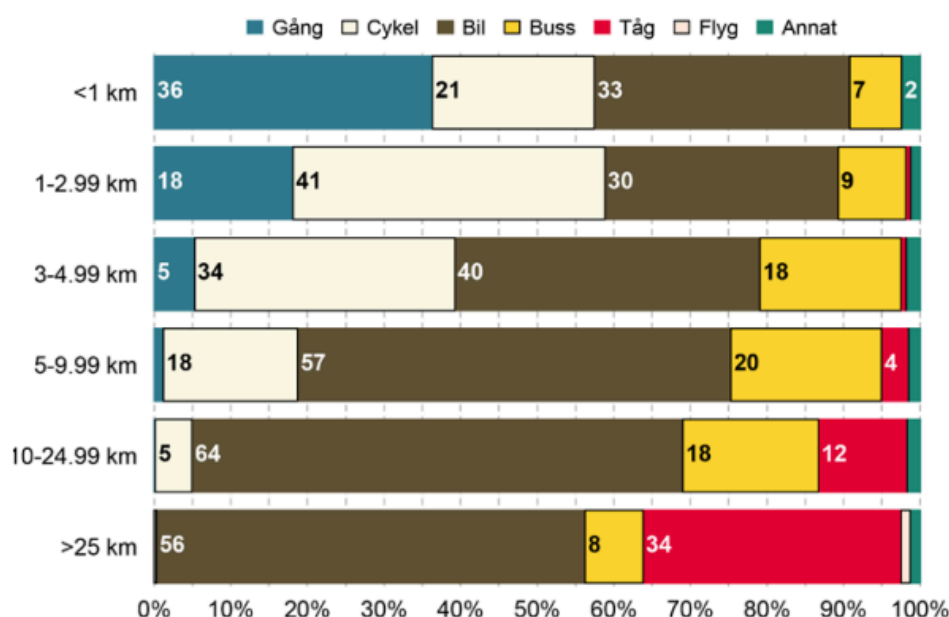
Enligt en resvaneundersökning utförd av Region Skåne 2023 uppgick andelen kollektivtrafikresor av samtliga resor (inklusive gång- och cykel) i regionen till drygt 25 %, 13 % med tåg och 12 % med buss / spårvagn. Detta kan jämföras med år 2007 då andelen kollektivtrafikresor uppgick till drygt 14 % totalt, 9 % med buss och 4 % med tåg. Regionens målsättning är att kollektivtrafikresor ska utgöra 28 % av samtliga resor till år 2030. Drygt 18 % har ej tillgång till bil i Skåne och drygt 79 % har körkort för bil.



Tabell 2: Tabell tagen från Region Skånes Resvaneundersökning 2023, vilken visar på färdmedelsfördelningen i Skåne.

Andelen som har tillgång till bil varierar beroende på inkomst och vart man bor. Bilinnehav ökar i relation till inkomst och en större andel människor har tillgång till bil på landsbygden jämfört med större tätorter. På landsbygden har ungefär 4 % av respondenterna ej tillgång till bil, jämfört med drygt 33 % i större tätorter. (Region Skåne. 2023).

Samma resvaneundersökning visar att drygt en tredjedel av alla resor under 1 km gjordes med bil, en andel som minskade till drygt 30 % av alla resor mellan 1 och 2.99 km. Därefter ökar andelen bilresor ju längre resorna är, upp till mellan 10 och 24.99 km där drygt 64 % av samtliga resor utförs med bil. För resor som är över 25 km långa minskar andelen bilresor till drygt 56 %, till förmån för tågresorna som ökar till 34 %, jämfört med 12 % för resor mellan 10-24.99 km. Andelen bussresor är som högst på drygt 20 % mellan 5 och 9.99 km (Region Skåne 2023).

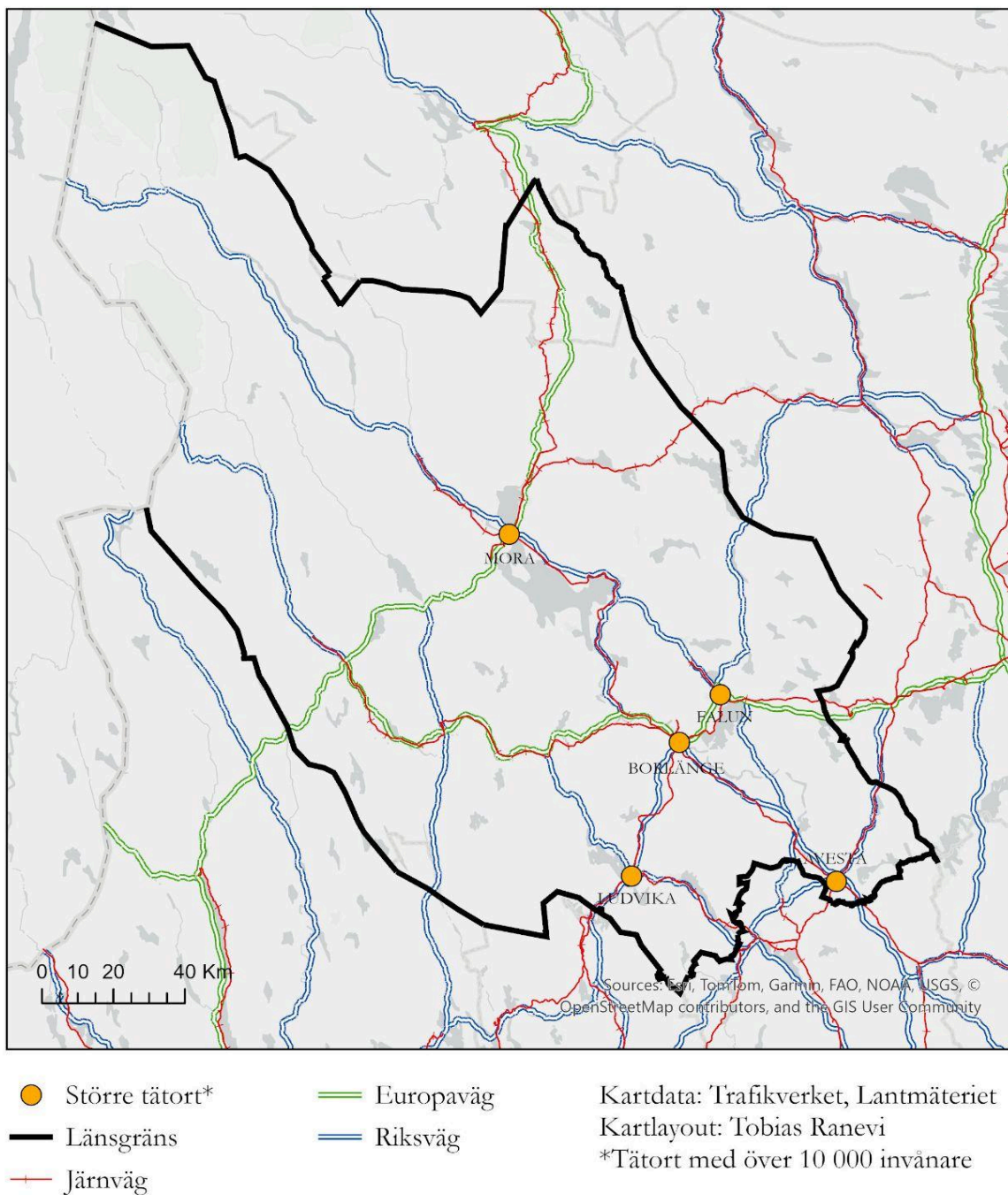


Tabell 3: Tabell tagen från Region Skånes Resvaneundersökning 2023, vilken visar på färdmedelsfördelningen inom olika reslängdsintervall.

2.2 Region Dalarna

Region Dalarna är med sin landareal på ungefär 28 tusen kvadratkilometer och befolkning på ungefär 290 000 invånare betydligt mindre tätbefolkat än Region Skåne (SCB, 2025). Länet har högst försörjningskvot i Sverige, alltså lägst andel arbetsföra i befolkningen jämfört med barn och äldre. De största tätorterna ligger i ett pärlband i regionens östra delar och regionen beskriver sig själv som flerkärning, precis som Skåne (Region Dalarna 2023).

Ungefär 40 % av länets befolkning bor i Falun och Borlänge och utgör länets största arbetsmarknadsregion, med stora arbetsgivare som exempelvis Högskolan Dalarna och länsjukhuset. Länet har dessutom en stark trä-, stål-, och elkraftsindustri. En stor andel av Dalarnas befolkning arbetspendlar även ut från länet. Dalarna är dessutom landets största turistdestination bortom de tre storstadsregionerna (Region Dalarna 2023).



Figur 5: Kommunikationskarta över Dalarna.

Det är under varumärket Dalatrafik som länets samhällsfinansierade kollektivtrafik bedrivs, främst i form av busstrafik. Det regionala kollektivtrafiksystemet har kapaciteten att hantera ungefär 60 000 dagliga resor. Regionen anser att denna kapacitet är den som behövs för att hantera dagar med högt resande. Genomsnittet

ligger på ungefär 27 000 kollektivtrafikresor dagligen. Regionen har som målsättning att hälften av bussarna i trafik ska vara utsläppsfria till år 2030. (Region Dalarna 2023).

Regionen har tågförbindelser i fyra riktningar där Borlänge utgör länets främsta nav för resor. Regionen är delägare till den reguljära tågtrafiken i länet genom Tåg i Bergslagen, ett samarbete med Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län (Region Dalarna 2023). Genom samarbetet är det möjligt att ta tåg från stationer i Dalarna till exempelvis Örebro, Mjölby, Västerås och Gävle (Tåg i Bergslagen U.å). SJ erbjuder även InterCity tåg mellan Stockholm och Borlänge central (SJ 2024).



Figur 6: Tåg som snart ska avgå från Borlänge resecentrum.

Dalarna är en mycket biltät region när den jämförs med resten av landet, 2021 fanns det 584 personbilar i trafik per 1000 invånare. Enbart Gotland har en större andel med 605 personbilar per 1000 invånare. 40 % av alla körda kilometer i Dalarna utfördes i Falun och Borlänge (Region Dalarna 2023).

3. Teoretiskt ramverk

Nedan presenteras tidigare forskning och teori som resultatet av uppsatsens studie kommer diskuteras utifrån.

3.1 "Push" och "pull" metoder

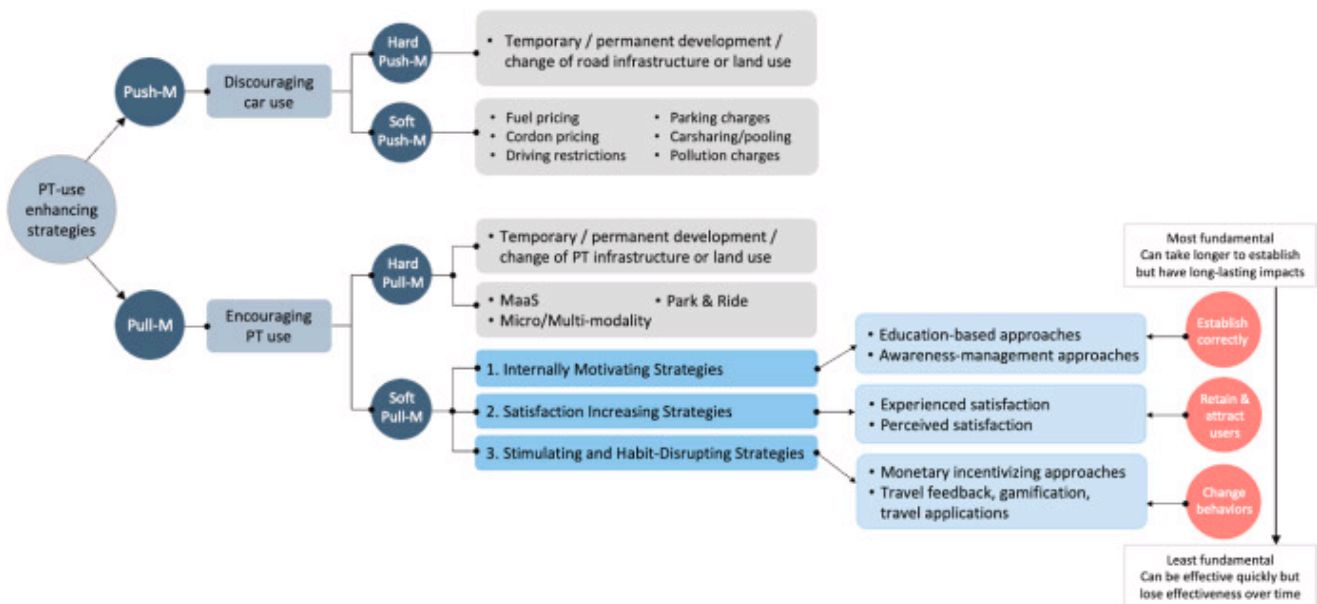
Det räcker inte att enbart erbjuda kollektivtrafik. De vanor som människor har byggt upp och hur de och samhället i stort ser på kollektivtrafiken agerar som barriärer för att de ska överväga att ta tåg eller buss i stället för bilen (Nieuwenhuijsen, Bastiaanssen, Sersli, Waygood, Khreis 2018).

Riktade insatser för att minska andelen biltrafik och öka resandet med kollektivtrafiken kan delas in i två olika kategorier, utifrån vilka avsikter man har med dessa. Dessa två är: "push"-metoder som i detta fall motverkar människors val att resa med bil (Gärling och Schuitema 2007) samt "pull"-metoder som uppmuntrar människor till att resa med kollektivtrafiken (Cairns, Sloman, Newson, Anable, Kirkbride, Goodwin 2008).

Oavsett om avsikten är att "push" eller "pull" människor i en viss riktning kan detta göras i form av både hårda och mjuka åtgärder (Brög, Erl, Ker, Ryle, Wall 2009).

Hårda åtgärder utgörs av insatser vilka förändrar den fysiska eller legala kontexten som påverkar människors val av färdmedel, exempelvis genom infrastruktursatsningar (Fujii, Gärling, Kitamura 2001). Mjuka metoder avser däremot att få människor att frivilligt välja ett annat färdmedel, genom stöd och information (Moser och Bamberg 2008).

Exempelvis kan hårda "push" åtgärder utgöras av att ej tillåta biltrafik i en stadskärna och hårda "pull" åtgärder av öppnandet av nya tågstationer (Fujii m.fl. 2001). Mjuka "push" åtgärder kan exempelvis vara införandet av vägskatter och mjuka "pull" åtgärder kan vara marknadsföringskampanjer (Zarabi, Waygood, Olsson, Friman, Gousse-Lessard 2024).



Figur 7: Exempel på “push”- och “pull” strategier, fördelade över hårda och mjuka metoder (Zarabi m.fl. 2024).

Trots distinktionen som har presenterats ovan kan åtgärder i vissa fall agera som både “push”- och “pull” åtgärder. Exempelvis kan vägskatter som finansierar nya kollektivtrafiksatsningar både attrahera nya resenärer till att resa med kollektivtrafiken samt få bilister att överväga övriga färdmedel (Zarabi m.fl. 2024).

3.2 Stage model of self-regulated behavioral change / SSBC

Olika insatser krävs för att påverka individer i olika stadier av beteendeförändring mot att resa med kollektivtrafiken (Zarabi m.fl. 2024). Var denne individ befinner sig i förändringen kan bättre förstås med hjälp av Bamberg’s “Stage model of self-regulated behavioral change” eller SSBC (Bamberg 2013):

1. Predecision stage.	Där viljan att ändra sitt beteende börjar formas.
2. Preaction stage	Där individen överväger olika beteenden och avgör vad som är mest optimalt.
3. Action stage.	Där individen applicerar sin nya vana.
4. Maintenance stage.	Där individen avgör om man ska fortsätta med sin nya vana eller gå tillbaka till den gamla.

Tabell 4: Tabell, De fyra stegen av Bamberg's "Stage model of self-regulated behavioral change"

Under det första steget kan beteendeförändring skapas genom initiativ som får individen att ifrågasätta sitt nuvarande beteende. Exempelvis kan information poängtera ut negativa aspekter av bilkörande, såsom letande av parkeringsplats eller att behöva köra i rusningstrafik. Därefter under det andra steget är information som visar på kollektivtrafikens fördelar hjälpsamt, då det är under detta stadiet som individen överväger fördelar och nackdelar med olika färdmedel. Under det tredje stadiet är hjälpmedel som gör det möjligt för individen att applicera sin nya vana viktiga. Exempel på dessa kan vara hjälp med att köpa biljetter och trafikinformation. Slutligen är det insatser som får individen att känna att denne har gjort rätt val som är hjälpsamma under det fjärde och sista stadiet. Detta kan vara information som sätter värde på individens handlingar, genom att hen exempelvis bidrar till färre utsläpp och får mer motion genom detta nya livsval. (Zarabi m.fl. 2024). Insatser för att exempelvis förbättra kollektivtrafikens tillförlighet och den allmänna reseupplevelsen inkluderas även här.

3.3 Mobility management och insatser för unga

Mobility management är ett vanligt begrepp för att beskriva mer mjuka åtgärder som ämnar att få fler att resa hållbart, på ett mer personligt plan. Inom detta begrepp inryms bland annat de insatser som avser att ändra människors uppfattningar om kollektivtrafiken (Skarin, Olsson, Roos, Friman 2017).

För att uppnå ett mer långsiktigt skifte mot ökat kollektivtrafikresande har det visats vara effektivt att fokusera på åtgärder som avser att förändra människors personliga motivering till att resa hållbart. Människors beteenden blir mer effektfulla och beständiga när dessa motiveras av deras egna värderingar. Detta i kontrast med insatser som agerar som yttre motivation till ett hållbart resande, såsom bestraffningar och incitament. När en individ blir påverkad av yttre krafter blir effekten mer kortvarig och beteendeförändring sker endast under särskilda omständigheter. Det finns även risk att dessa åtgärder kommer få motstånd (Ryan och Deci 2000). Det är mer kostnadseffektivt att införliva mer hållbara värderingar än att försöka förändra människors existerande värderingar genom yttre krafter. (Abrahamse 2019).

När det kommer till att utveckla personlig motivering har studier visat att insatser riktade mot barn har varit särskilt effektiva. Det har visats särskilt effektivt att bygga upp värderingar som ser positivt på hållbarhet i allmänhet, inte enbart riktat mot hållbart resande (Friman, Gärling, Ettema 2019a). Individer som växer upp med hållbara värderingar är också mer troliga att fortsätta med sina tidigare vanor när nya hinder eller möjligheter tillkommer, såsom gratis parkering på jobbet eller flytt till annan ort. (Zarabi 2019).

Förutom att insatser mot barn gör det mer troligt att de kommer växa upp till att bli mer hållbart-sinnande vuxna, kan de även ha kortsiktiga fördelar. Studier har visat att

barn har förmågan att påverka besluten hos sina föräldrar och andra vuxna i deras närhet, specifikt när det kommer till transportfrågor. Insatser som avser att förändra barns beteenden har även visats vara mer kostnadseffektiva än de riktade mot vuxna. Mellan 2014 och 2017 var mer än 11000 skolor i 19 europeiska länder delaktiga i "The traffic snake game", en insats som riktade sig mot barn mellan 4 och 12 år, deras föräldrar och lärare. Genom den kampanjen ökade andelen hållbara resor med 15 %. (Zarabi 2024).

I en artikel av Aravind m.fl. 2024 betonas vikten av att förstå mänskliga värderingar, övertygelser, samhällsnormer och socio-demografiska faktorer för att förstå människors val av transportmedel. Artikelförfattarna uppger att det finns en stor utmaning i att effektivt kommunicera fördelarna med att resa med kollektivtrafiken (Aravind, Mishra, Meservy 2024).

Artikelns studie visar hur inramningen är av stor vikt vid utförandet av exempelvis marknadsföring. Att föra normativa budskap som betonar de samhällsbyggande fördelarna med att använda kollektivtrafik visade sig vara en effektiv strategi när det kom till att övertyga fler att resa med exempelvis buss och tåg. Dessutom visade sig att budskap som visar på personliga fördelar, såsom bättre hälsa och mer motion, vara särskilt framgångsrik i att öka benägenheten att välja kollektivtrafik (Aravind m.fl. 2024).

Nöjdheten med kollektivtrafiken är en viktig faktor när det kommer till att attrahera nya resenärer men även att behålla existerande. Missnöje med kollektivtrafiken är den främsta anledningen till varför människor väljer att byta från att resa med kollektivtrafiken till att resa med bil. (Zarabi 2021). I Stockholm visade det sig att 106 kollektivtrafiksresenärer som utfrågades var de genomsnittligt mer nöjda med kollektivtrafiken än de som ej reste med kollektivtrafiken. Detta härstammar främst från bilisters felaktiga uppfattning om kollektivtrafikens kvalitet, främst från deras brist på erfarenhet av att resa med kollektivtrafiken. Efter att ha provat kollektivtrafiken i en

månad var dessa bilister mer nöjda med kollektivtrafiken än vad de tidigare trodde (Zarabi 2024).

Studier har visat att provåkarkampanjer blir mer effektiva när dessa ackompanjeras med information och rådgivning som hjälper till att avvärja farhågor som deltagarna kan ha för kollektivtrafiken, som exempelvis rädslan att man ska missa bussen. När dessa kampanjer utformas utifrån ett psykologiskt perspektiv där deltagarnas värderingar, deltagande och stadie av beteendeförändring tas i beaktning kan dessa bättre hjälpa deltagarna att göra kollektivtrafikresande till en vana (Friman, Maier, Olsson 2019b).

För att skapa beteendeförändring behöver människor inte enbart ha en positiv inställning till kollektivtrafiken, de behöver också tro på sin egen möjlighet att resa med kollektivtrafiken. En svensk studie har visat att det finns en relation till människors tro att de kan resa med kollektivtrafiken och en framgångsrik övergång från bil till kollektivtrafik (Skarin, Olsson, Friman, Wästlund 2019).

3.4 Styrmedels påverkan på människors val av färdmedel

I den här studien har begreppet "styrmedel" använts för att beskriva insatser som skapar yttre motivationer för människor att ändra resvanor, såsom kostnad och trafikinformation.

Ökade biljettpriser för kollektivtrafiken har en större påverkan på människors val av färdmedel än ökade bensinpriser. Därmed bör man förvänta sig att ökade biljettpriser har en betydelsefull påverkan på människors syn på kollektivtrafikens värde och hur villiga de är att resa kollektivt. Biljettpriser har även möjligheten att öka motivationen till att resa kollektivt tack vare en potentiellt bra värdeproposition, om exempelvis biljettpriserna skulle minska drastiskt eller det skulle bli gratis att resa med kollektivtrafiken (Cools, Fabbro, Bellemans 2016).

Gratis kollektivtrafik påverkas av det forskare kallar "zero-price" effekten. När människor köper en produkt gör de en övervägning angående produktens värde gentemot dess pris, när produkten däremot blir gratis försvinner denna övervägningen till stor del. Därmed blir det övriga faktorer som blir avgörande för människors val. "Zero-price" effekten har en varierande betydelse beroende på resan. När det kommer till resor som baseras på vanor, såsom de till arbete och studier, har gratis kollektivtrafik en betydande effekt på runt 5 %. Dessa resor påverkas mindre då dessa upprepas ofta och det är mer troligt att de resande inte gör ett aktivt övervägande av sina valmöjligheter. Om man har utfört en resa flera gånger utan större problematik, är det troligt att man kommer fortsätta göra samma resa i framtiden. "Zero-price" effekten har däremot större betydelse när det kommer till rekreationsresor och shoppingresor, där den betydande effekten ligger på runt 10 %. Dessa resor upprepas inte i samma utsträckning och därmed påverkas resenärerna inte lika mycket av tidigare vanor och gör därmed ett mer medvetet beslut att göra den resan. Att minska priset på biljetter har dock visats inte ha en betydande effekt på resenärernas val av färdmedel (Cools m.fl. 2016).

Inom ekonomisk teori uppnås optimal användning av en allmän resurs såsom exempelvis el och vatten genom att det prissätts utefter sin marginalkostnad, alltså kostnaden som uppstår när ytterligare en enhet av en produkt eller tjänst produceras. Detta leder i sin tur till en varierad kostnad. Genom vägsatser kan denna princip appliceras på användandet av vägar, där den reella kostnaden för vägsystemet avgör hur mycket bilägare måste betala för att resa på vägarna. Utifrån detta tillvägagångssätt kan man uppnå hållbar mobilitet. "Push" utgörs av högre kostnader att åka bil, medan "pull" utgörs av ett välfungerande kollektivtrafiksystem som kan finansieras och utvecklas genom de ökade intäkterna från trängselskatt (Ortúzar 2019).

Den reella kostnaden för vägsystemet utgörs inte enbart av dess underhåll, utan även andra externa faktorer såsom dödsolyckor, påverkan på den uppfattade säkerheten i ett område, lokala ljud- och luftföroreningar med mera (Banister 2018). Dessutom påverkas fattiga mer av dessa sociala och miljömässiga kostnader, vilket utgör en dubbel orättvisa då de är mindre troliga att bidra till denna kostnad, på grund av en lägre mobilitet (Gough 2017). Det finns bevis för att fattigare gör färre resor och reser kortare avstånd. Dessutom är det mer troligt att de väljer att gå, cykla, ta kollektivtrafiken eller taxi (Banister 2018).

Enligt en Australisk undersökning visade sig realtidsinformation vara den högst rankade av tio olika faktorer när det kommer till att attrahera ökad användning av kollektivtrafiken. I dessa tio inkluderades även restider och kostnad (Sharman, Lyth, Jose, Ragaini, Blizzard, Johnston, Peterson, Palmer, Cleland 2020). Genom information om tidtabeller, störningar osv. i appar som kunderna kan ladda ner, får dessa människor en ökad känsla av trygghet och kontroll över sin resa. Hos de resenärer som har tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken var väntetiden överlag 30 % kortare i och med att de bättre kunde planera när de skulle befinna sig på hållplatsen. Den upplevda väntetiden hos kunder med realtidsinformation var även kortare än hos de som ej hade tillgång till det. Tack vare dessa faktorer gav realtidsinformation en positiv effekt på människors nöjdhet över resan och är en relativt kostnadseffektiv insats för att minska känslan av opålitlighet för kollektivtrafiken (Watkins, Ferris, Borning, Rutherford Layton 2011)).

Det finns ingen tvekan om att kollektivtrafiken måste vara pålitlig och tillgänglig för att man ska kunna attrahera fler resenärer till att resa med kollektivtrafiken. Dock är mer hårda insatser som ökar turtätheten osv. ofta mer kostsamma än mer mjuka insatser såsom realtidsinformation (Zarabi 2024).

3.5 Förutsättningarna som infrastruktur ger för beteendeförändring

Det är välkänt att biläggande är en av de mest betydande faktorerna för hur stor efterfrågan kollektivtrafiken har (Holmgren 2007). Servicenivån på kollektivtrafiken har i sin tur en effekt på bilägandet (Holmgren 2020).

I en rapport framtagen inom ramen för K2 framgår det att hållplatser utgör en aktiv del av resandet och bör därför inte enbart utformas utifrån en funktionell synpunkt. Hållplatsen måste även verka för att förbättra upplevelsen. En isolerad och sluten hållplats är ej att föredra, i stället bör hållplatser vara öppna, anpassade för en rad olika grupper och utgöra en aktiv del av stadsrummet (K2 2024).

“Induced traffic” är ett begrepp baserat på ett begrepp från ekonomisk teori, “induced demand”, vilken bygger på att desto mer det finns av en vara, desto större blir efterfrågan. Induced traffic syftar på att antalet bilresenärer ökar i takt med att satsningar görs för att förbättra bilinfrastrukturen, såsom utvidgningen av motorvägar och fler parkeringsplatser. Detta som ett resultat av att mängden resenärer som ser bilen som ett värdigt alternativ ökar. Dessutom påverkas bilinfrastruktur av ett fenomen vid namn “Generated traffic”, att antalet bilresor vid rusningstid ökar fram tills att trängsel skapar förseningar som avskräcker fler från att resa när det är som mest trafik. Därmed påverkar ökad bilinfrastruktur inte enbart mängden individer som väljer bil som deras primära resmedel, utan även hur många som väljer att resa på samma tid och plats. Dessa två faktorer gör utvidgningen av vägar till ett ohållbart sätt att hantera trängsel (Victoria Transport Policy Institute 2025a) och förklarar varför vägar i exempelvis USA upplever mycket trängsel trots att de kan ha uppemot 26 filer totalt, såsom I-10 / Katy Freeway i Texas när man räknar med på- och avfarter samt servicevägar (Christian 2018).

Downs-Thompson paradoxen, vilken klargör att biltrafik kommer att fortsätta öka, fram tills att resor med övriga transportmedel såsom buss och tåg blir snabbare än en jämförbar resa med bil. Denna paradox hjälper att visa varför städer, många av dessa i USA har stora problem med trängsel på grund av bristen på tillförlitlig kollektivtrafik. Detta i kontrast med städer såsom Amsterdam som har gjort stora insatser för att förbättra infrastrukturen för cykel- och kollektivtrafik samt minskat antalet parkeringsplatser i centrala staden (Cornell University 2021).

Downs-Thompson-paradoxen visar i sin tur även att en stor andel resenärer inte har någon specifik preferens angående vilket färdmedel de väljer. Det som spelar störst roll i deras val av transportsätt är det som tar dem snabbast och smidigast från punkt A till B (Cornell University 2021). Individer innehar en förmåga att anpassa sina resvanor utifrån de förutsättningar som de ställs inför, utan att bli direkt hänvisade till vilket färdmedel de bör välja. Det är den viljan som gör farhågor kring bilars minskade framkomlighet i staden, såsom ökad trängsel obefogade. Insatser som är riktade mot alternativa transportsätt blir då ett pålitligt tillvägagångssätt för att minska mängden biltrafik och trängsel (Chung, Hwang, Bae 2012).

4. Region Skåne och deras arbete

Region Skåne uttrycker vikten av att minska fordonsparken, även om den i framtiden skulle bli helt fossilfri. Detta eftersom en färdmedelsfördelning dominerad av bilar bidrar till stora mängder buller, stort ytanspråk och barriäreffekter. Dock har regionen inte ambitionen att bilanvändningen ska sluta helt. Bilar kommer enligt regionen ha en fortsatt stor roll, speciellt i mindre orter och på landsbygden där förutsättningarna för en utbyggd kollektivtrafik inte är lika optimala som i tätbebyggda områden. I dessa områden är även trängsel ett mindre problem (Region Skåne 2017). Dock behöver

bilen få en förändrad roll i städerna enligt både regionens trafikförsörjningsprogram och en trafikplanerare på Skånetrafiken, med pendlarparkeringar utanför staden som möjliggör att bilen agerar som ett komplement under resor mellan stad och landsbygd (Region Skåne 2020, Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Regionens målsättningar har brutits ner i olika delar av Skåne eftersom förutsättningarna för att nå målen varierar. I städerna har man en högre ambitionsnivå än den för landsbygden, och därmed förväntas landsbygden bidra mindre till målet om ökad kollektivtrafikandel. Arbetspendling och skolresor utgör en stor andel av resandet med kollektivtrafik i Skåne och kommer fortsätta utgöra grunden för resandet på många av regionens kollektivtrafikstråk. Regionens målsättning är att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel som uppgår till minst 40 % av de motoriserade transporterna till år 2030, fördelat över regionens mer eller mindre tätbebyggda områden (Region Skåne 2020).

Region Skåne ser dock en stor potential i att öka kollektivtrafikens marknadsandel för fritidsresor. Dessa är mer utspridda över dagen i jämförelse med arbetspendlingen och detta skapar möjligheter för att ett ökat fritidsresande kan inrymmas inom den befintliga kollektivtrafiken utan att kapaciteten behöver ökas. Dock uttrycker regionen att det finns en bristande kunskap om hur denna potential tas till vara på bästa sätt, det främsta förslaget som regionen ger är att bättre anpassa tidtabellen för fritidsresandet (Region Skåne 2020).

Marknadsandelen för Region Skånes kollektivtrafik ökade från 21 % under 2009 till 32 % under 2019. Regionen uttrycker att denna utveckling är mycket tack vare att den befolkningsökning som man har sett har främst skett på orter som redan har god tillgänglighet (Region Skåne 2020).

4.1 Infrastruktursatsningar

År 2017 togs det ett beslut av regionfullmäktigen att de regionala tågen Pågatågen och storregionstågen Öresundstågen skulle kompletteras med ett tredje tågsystem som kunde hantera högre kapacitet på sträckan Helsingborg - Lund - Malmö och Köpenhamn (Region Skåne 2020). Skånetrafikens upphandling av dubbeldäckartåg stoppades dock av förvaltningsrätten i december 2020 och planerna på ett tredje tågsystem kom sedan att skrotas. I stället är den nuvarande ambitionen att vidareutveckla Öresundstågen till att ha en högre kapacitet och att nästa generations tåg ska vara i bruk till år 2030 (Andersson 2022).

Nyligen utförda infrastruktursatsningar tillsammans med kommunerna har även möjliggjort att fler orter i Skåne har tågstationer än tidigare (Region Skåne 2020). Invingningen av Söderåsbanan i december 2021 (Svalövs kommun u.å) möjliggjorde tågresor från Billesholm, Kågeröd och Svalöv (Region Skåne 2020). Lommabanan invigdes för persontrafik i december 2020, vilket öppnade tågstationer i Lomma och Furulund. Längs med Lommabanan planeras två nya stationer i Alnarp och Flädie att öppna för trafik under 2027 (Trafikverket 2025b). I samband med en utbyggnad av Södra Stambanan till fyrspar mellan Högevall i Lund och Arlöv öppnades en ny station på Klostergården i Lund (Region Skåne 2020) under 2023 (Trafikverket 2023).

Region Skåne ser att i kollektivtrafikstråk som trafikeras enbart av bussar har kollektivtrafiken en lägre marknadsandel än de stråk som trafikeras av tåg. Där anser regionen att det finns potential att öka marknadsandelen genom att öka bussarnas attraktivitet (Region Skåne 2020).

I samarbetet mellan Skånetrafiken och kommunerna angående busstrafiken är det på kommunal nivå där beslut över bygget av nya vägar, nya hållplatser osv. tas, men det är

Skånetrafikens bussar som måste kunna köra där. Därmed måste Skånetrafiken föra diskussioner med kommunerna angående den specifika utformningen. Bland annat för Skånetrafiken en dialog med Lunds kommun angående utformningen av det nya Lund C, med Malmö kommun angående framkomligheten för superbussarna och detsamma för Helsingborg med bussarna som utgör Helsingborgsexpressen. I de samtal som förs mellan kommunerna och Skånetrafiken inkluderas även bussföretagen i så kallad trepartssamverkan, där bussarnas framkomlighet diskuteras, med förhoppningen att skapa bättre förutsättningar och få bussen att vara ett likvärdigt alternativ till bilen (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

I samband med utbyggnaden av Malmö och Helsingborgsexpressen har man bland annat skapat specifikt anpassade hållplatser som håller en högre kvalitet, med skärmar som visar avgångstider. Målsättningen var även att det generellt sett skulle finnas färre hållplatser längs med dessa busslinjer än vad som är vanligt för att göra linjen snabbare. Färre farthinder och rakare sträckor skulle även det hjälpa med att göra restiden kortare samt att man nyttjar längre fordon med fler dörrar för på- och avgång som är anpassade för större mängder passagerare. I arbetet följde man redan uppsatta riktlinjer för BRT-system (Bus Rapid Transit), dock inte "slaviskt" för att städerna även vill vara goda cykelstäder och att det måste finnas plats för goda cykelstråk i närheten (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).



Figur 8: Malmöexpressen på Rådmansgatan i Malmö.

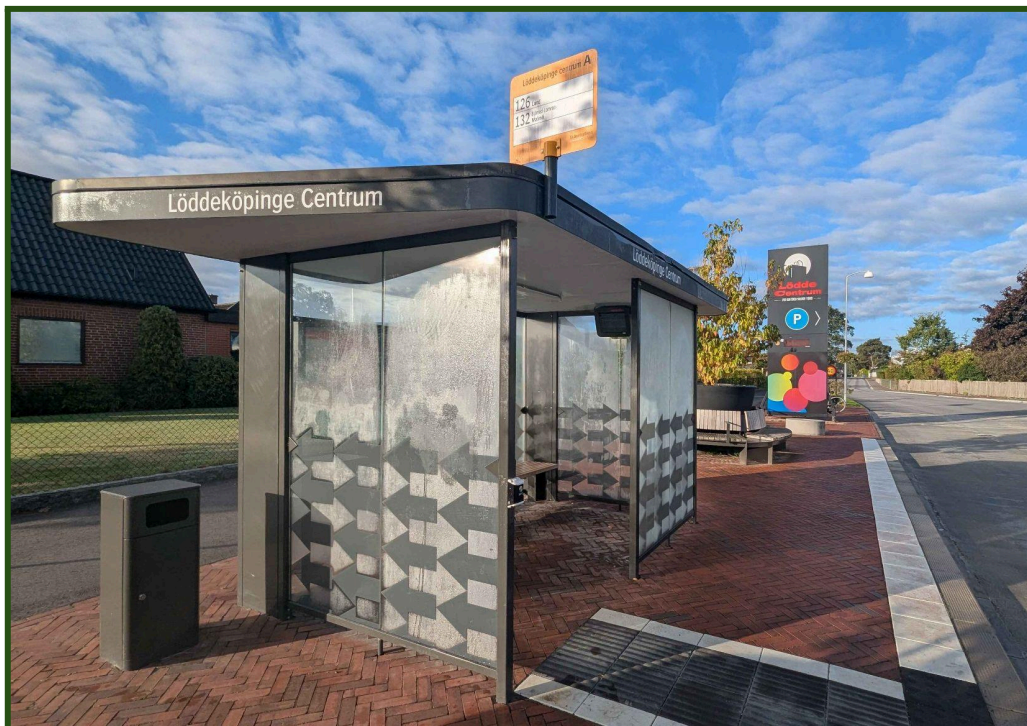
Den främsta barometern som Skånetrafiken använder för att avgöra hur dessa nya insatser har tagits emot av resenärerna är deras nyttjandegrad. Där har Skånetrafiken sett att de nya expressbusslinjerna i Malmö och Helsingborg nyttjas av resenärerna, dock är det svårt att mäta vad resenärerna tycker om specifika aspekter, exempelvis vilken typ av väderskydd de föredrar osv. Istället måste man i samband med nya satsningar göra en bedömning av vad de basala behoven är för resenärerna och försöka tillfredsställa dessa med förhoppningen att det kommer leda till mer nöjda resenärer (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

En trafikplanerare på Skånetrafiken ser att resenärer i framtida kollektivtrafiksystem måste byta mer än vad man gör i nuläget, genom att man i nuläget bygger upp ett nätverk av olika kollektivtrafikstråk. Då är det enligt medarbetaren av stor vikt att underlätta för bytet eftersom det är en stor barriär för många som reser. Underlättande åtgärder är information på hållplatserna om kommande avgångar, att det inte är för lång tid mellan byten och att det finns goda skydd från väder och vind om bytestiden skulle bli längre. Dessutom siktar Skånetrafiken på att göra större hållplatser och

stationer med flera lägen mer orienterbara genom att sätta lägena markerade med bokstäver i bokstavsordning, vilket inte alltid är fallet på nuvarande stationer (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Skånetrafiken befinner sig i en unik situation då ungefär 70 % av regionens kollektivtrafik utgörs av tåg, tack vare regionens väl utbyggda nätverk av järnvägar. I och med den situationen har Skånetrafiken som målsättning att inte skapa parallella buss och tåg-stråk, utan istället fokusera på att skapa busslinjer som kopplar samman orter där möjligheten att åka tåg mellan dem inte finns. Ett koncept som Skånetrafiken har implementerat är Skåneexpressen, bussar anpassade för komfort under längre resor som ska möjliggöra snabbare bussresor än de man får på vanliga regionbussar (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Skåneflex är ett samarbete mellan Skånetrafiken och tre skånska kommuner, Svalöv, Tomelilla och Sjöbo. Projektet grundas på mindre bussar utan bestämda tidtabeller eller rutter, med utsatta lokala platser som man kan åka till och från. Svalöv trafikeras av tre bussar medan Tomelilla och Sjöbo trafikeras av två bussar som åker mellan kommunerna. Priser och rabatter är samma som i övriga kollektivtrafiken. Projektet startade under hösten 2024 (Skånetrafiken u.å).



Figur 9: Exempel på nybyggd busshållplats i Löddeköpinge.

4.2 Mobility management

Bortsett från det regionala trafikinfrastrukturprogrammet som regionen är juridiskt tvungna att framställa har Region Skåne som första region i Sverige även en mobilitetsplan. Där redovisas regionens ambitioner för att skapa beteendeförändring, då regionen anser att goda förutsättningar inte är tillräckligt för att få fler att välja hållbara färd sätt. Därför krävs det åtgärder för att skapa beteendeförändring hos Skånes resenärer (Region Skåne 2017).

Vikten som regionen lägger på påverkansåtgärder märks tydligt i att de har en dedikerad plan just för dessa. Regionen medverkar även i EU-projektet "Green Mobility Shift", i avseende att utveckla metoder för att få fler att nyttja de supercykelvägar som regionen utvecklar tillsammans med kommunerna. Detta tack vare lärdomar från tidigare

projekt som visat på att förbättrad infrastruktur inte är tillräcklig för att få fler att resa hållbart (Region Skåne 2024b). Denna uppsats ämnar inte att undersöka just de insatserna men faktumet att regionen lägger fokus på påverkansåtgärder även inom utvecklingen av cykelinfrastrukturen visar på hur centralt beteendeförändring är för regionens arbetssätt kring dessa.

En affärsutvecklare på Skånetrafiken ser barn och unga som den viktigaste målgruppen att rikta insatser mot. Ett pilotprojekt som Skånetrafiken utför tillsammans med Lunds och Eslövs kommun är "På egna ben", ett initiativ som ska lägga grunden för hållbara resvanor i ett tidigt skede. Projektets grund är att ge barn en utmaning att resa till skolan på ett hållbart sätt men det finns även en kunskapsdel. Alltså, genom "gamification" är målet att barn ska lära sig vikten av att resa hållbart (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

Efter att projektet hade utförts under 2024 såg Skånetrafiken "direkta effekter" i form av att bilresandet gick ner, kollektivtrafiks och- cykelresandet ökade och det var dessutom fler som valde att gå till skolan. Projektet avses utföras igen under 2025 men det är fortfarande oklart hur projektet ska utvecklas framöver. I samband med projektet fick även elevernas föräldrar möjligheten att resa gratis med Skånetrafiken i 30 dagar, med syfte att bredda projektets effekter och involvera föräldrarna i utmaningen. Det är via samverkan mellan Skånetrafiken och kommunerna som man kan nå ut till medborgarna, exempelvis genom skolan som i "På egna ben"s fall (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

Skånetrafiken har dessutom ett pilotprojekt i Svalöv där alla nyinflyttade erbjuds en provåkarperiod på 14 dagar. De har tidigare erbjudit provåkning för examinerade gymnasieelever, för att skapa incitament till att minska bilresandet bland dem. Dock har man insett att det då redan kan vara för sent för att påverka och det är därför så

mycket fokus läggs på barn i nuläget. Inom ramen för ett koncept som heter "Företag komplett" erbjuds även anställda på företag provåkning. När det kommer till riktade insatser mot seniorer fokuserar Skånetrafiken på att träffa dem personligen under exempelvis seniorträffar, för att informera men även att få fler att använda Skånetrafikens app. Detta har varit väldigt uppskattat av seniorerna att få den personliga kontakten, enligt en medarbetare på Skånetrafiken. Man kan även se att äldre värderar den personliga kontakten genom att det är främst de som söker sig till Skånetrafikens kundcenter och ombud (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

Region Skåne hade som målsättning i trafikförsörjningsprogrammet att 8 av 10 kunder ska vara nöjda med Skånetrafikens tjänster. Enligt nöjd kund index låg siffran över andelen nöjda kunder 55 % under 2019, året innan trafikförsörjningsprogrammet antogs. En minskning från 69 % år 2009 (Region Skåne 2020). Enligt kollektivtrafikbarometern låg NKI i Skåne på 53 % under 2024, den tredje lägsta efter Dalarna och Gotland, de två biltätaste regionerna i Sverige (Svensk kollektivtrafik 2024).

4.3 Styrmedel

Skånetrafikens biljettpriser har ökat från år till år. Biljettpriserna ökade särskilt markant under 2023, exempelvis justerades en 30-dagars mellanzon-biljett mellan Malmö och Lund med 80 kronor till 949 kronor, en ökning på ungefär 8,4 %. (Skånetrafiken 2023)

För att öka prisvärdheten på Skånetrafikens biljetter har de bland annat infört tillsammans-rabatten, vilket gör att man kan resa tillsammans med familj och vänner för ett reducerat pris. Dessutom har Skånetrafiken en rad olika rabatter riktade mot unga, studenter och seniorer. Man har även stundvis haft tillägg på 30-dagars biljetten

där man har fått ta med någon grattis, med förhoppningen att det ska värva nya resenärer. (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

Skånetrafiken ser inte enbart deras app som en säljkanal utan ett verktyg för att kommunicera med sina kunder. I varje kundundersökning som de har utfört kommer alltid respons om att resenärer vill ha mer relevant information, samtidigt som Skånetrafiken måste göra avvägningar för att inte överinformera kunderna. Dock siktar de på att mer tydligt informera om exempelvis tågstopp och hur länge dessa kommer att vara (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).



Figur 10: Pågatåg på Triangelns tågstation i Malmö.

4.4 Utmaningar och utvecklingsmöjligheter

Skånetrafiken använder en rad olika verktyg, såsom kollektivtrafikbarometern, för att följa exempelvis hur marknadsandelen, kundnöjdheten och prisvärdheten ser ut på en månadsbasis. Där har Skånetrafiken sett att kollektivtrafikens andel har minskat och

biltrafikens andel har ökat som ett resultat av de minskade bensinpriserna. I takt med denna trend väljer Skånetrafiken att gå ut och fråga kunderna varför de väljer bilen före kollektivtrafiken och vad Skånetrafiken kan göra för att de ska välja att resa med buss och tåg mer regelbundet. Där uttrycks ej tillräcklig turtäthet och tillförlitlighet som ett par av anledningarna till varför kunderna väljer att ta bilen före kollektivtrafiken (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

En affärsutvecklare på Skånetrafiken uttrycker att den nationella politiken motarbetar hållbart resande, med en minskad reduktionsplikt som bidrar till de minskade bensinpriserna. Det är främst det som hen har märkt av i deras verksamhet, inte motstånd från den lokala politiken. Samma medarbetare uttryckte också en problematik kring att många busslinjer som åker in i Malmö stannar redan vid Södervärn och inte åker in i centrum. Upplevelsen påverkas negativt när byten kommer in i bilden (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

I Skåne är det i städerna som kollektivtrafiken har klart störst marknadsandel, på landsbygden är avstånden större och man har generellt sett fler bilar per hushåll. En medarbetare på Skånetrafiken uttryckte att bilkulturen på landsbygden nog kan liknas vid den som man hittar i Dalarna. Kollektivtrafiken har en stor marknadsandel bland barn och unga fram till att de fyller 18 men denna andel minskar sedan drastiskt när de börjar skaffa körkort (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

När det kommer till utvecklingspotentialen tittar Skånetrafiken mycket på framtida teknik, med störst fokus på hur denna teknik kan öka enkelheten att resa med kollektivtrafiken. De strävar efter att bygga bort alla hinder och minska mängden överväganden som resenärerna måste göra och att de alltid ska få bästa pris utifrån hur de reser (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

En trafikplanerare på Skånetrafiken beskriver regionen som lättillgänglig, med god infrastruktur för kollektivtrafik, men att när det finns god infrastruktur för bussar innebär det ofta att det även finns god infrastruktur för bilar. Dessutom byggs även mycket ny infrastruktur för bilar i Skåne, så hen anser att det blir kontraproduktivt när man försöker öka andelen resor med kollektivtrafiken. När bussarnas framkomlighet diskuteras mellan kommun, Skånetrafiken och bussföretagen kan det även bli känsligt politiskt när åtgärder som hämmar bilen föreslås, exempelvis att ta bort kantstensparkering. I vissa städer där man har haft problem med buskörning har man satt upp fartgupp, vilka också påverkar bussarnas framfart negativt. Det händer även att bilister buskör i busskörfälten, vilket har lett till ett behov av farthinder även där. (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).



Figur 11: Spårvagn som anländer till Lund Cs hållplats på Clemenstorget.

Något som trafikplaneraren förespråkar är att ge kollektivtrafiken tydliga fördelar gentemot bilen, såsom att bussar får köra fortare i busskörfälten än bilar i ordinarie körfält, dock är detta inget som hittills har implementerats. Dessutom förespråkar hen ett helhetsperspektiv när nya busslinjer införs, att dessa busslinjer ska ha ett uttryckt syfte. I nuläget införs ofta busslinjer för busslinjens skull men blir ofta påverkade av

exempelvis farthinder längre fram, vilket därmed urholkar busslinjens syfte och dess attraktivitet (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Trafikplaneraren uttrycker även en viss problematik kring att hållbara transportmedel ofta klumpas ihop i planeringen av stadsrummet, exempelvis behöver nödvändigtvis inte god gång och cykelinfrastruktur följa kollektivtrafiksspåren. Detta då det finns en risk att kollektivtrafiken konkurrerar om utrymmet i staden med gång, cykel och gröna värden när det i fler fall bör vara biltrafiken som ligger i konkurrens med kollektivtrafiken om stadsrummet, vilket dock kan vara politiskt känsligt. Biltrafiken är även väldigt tydligt reglerad och är skyddad av lagstiftning som funnits länge (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

I Region Skånes trafikförsörjningsprogram uttrycks det att utbyggnaden av kollektivtrafiken har bidragit till ökade kostnader för regionen, men samtidigt har det även lett till ett ökat resande. Regionen har vidtagit åtgärder såsom anskaffningen av en mer miljövänlig fordonsflotta som ofta inte leder till ökade intäkter, men har andra positiva effekter i samhället. Dessutom har stora satsningar utförts i tågtrafiken, vilket är jämförelsevis dyrt per utbudskilometer. Regionen uttrycker oro för den fortsatta finansieringen av kollektivtrafiken, de ökade intäkterna följer inte den ökade kostnadsutvecklingen. Samtidigt ökar inte skattesubventionen. Skånes befolkning efterfrågar bättre kollektivtrafik och regionen vill möta denna efterfrågan till sin bästa förmåga (Region Skåne 2020).

5. Region Dalarna och deras arbete

Region Dalarna har som målsättning att öka kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2032, vilket är slutet för perioden avsedd för nuvarande trafikförsörjningsprogram, vilket togs fram 2023 (Region Dalarna 2023).

Regionen har arbetat med att skapa ett fördjupat samarbete med kommunerna angående kollektivtrafikfrågor, där det finns en överenskommelse mellan regionen och dess 15 kommuner angående strukturen kring hur de ska samverka. Den har dock inte blivit lika etablerad som regionen önskar, speciellt efter Corona-pandemin. Regionen är dock i en fas där de försöker återetablera den samverkansstrukturen angående hur regionen ska kort- och långsiktigt planera och marknadsföra kollektivtrafiken tillsammans med kommunerna. Trots det har många av länets kommuner idag översiktsplaner och mobilitetsplaner som styr mot minskat bilresande, vilket visar på att det finns en gemensam vilja som samverkan kan skapas kring (Trafikchef Region Dalarna 2025).

5.1 Infrastruktursatsningar

Något som en trafikchef på Region Dalarna uttrycker i en intervju som unikt är att skoltrafiken i regionen är öppen och integrerad med den allmänna trafiken. Det är en följd av att delar av länet är relativt glesbefolkade. Regionen beskriver det som ett sätt att skapa effektivitet i trafiken genom att kombinera och skapa samordningseffekter genom att skoltrafiken är öppen för allmänheten att nyttja. Dock understryker Regionen att det är en svår mix då det kan skapa trafik som inte gynnar någon. Det blir främst skolanpassat och därmed inga raka resvägar från en ort till en annan vilket påverkar attraktiviteten för de som arbetspendlar. Därmed överväger regionen just nu alternativ för hur man kan separera skoltrafiken och arbetspendlingen, där arbetspendlingen är “snabb och rak” och skoltrafiken är “långsam och nära”. På glesbygden har regionen ett intresse att undersöka anropstrafik och därmed inte ha tomma bussar i trafik (Trafikchef Region Dalarna 2025).

En betydande utveckling som Region Dalarna avser att genomföra är att förbättra tillgängligheten för de med funktionsnedsättning. De uttrycker att det finns ett stort

behov att anpassa den fysiska miljön för funktionsnedsatta. År 2022 låg andelen fullt tillgängliga resecentrum på 70 procent, andelen fullt tillgängliga knutpunkter låg på 36 procent under samma tidpunkt (Region Dalarna 2023).

Alla nybyggda hållplatser avses tillfredsställa tillgänglighetskraven, dessutom har regionen som målsättning att samtliga resecentrum och knutpunkter ska vara fullt tillgänglighetsanpassade till år 2026. Alla bytespunkter som har mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2026, alla bytespunkter som har mer än 10 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030. För att kunna åstadkomma detta ska Region Dalarna utföra en inventering av samtliga linjer för att avgöra hur tillgängliga dessa är, sett utifrån både hållplatserna och fordonen. När det kommer till regionens fordonsflotta var 86 procent av samtliga fordon fullt tillgänglighetsanpassade. Nuvarande krav på tillgänglighet i fordonens utformning ska tillämpas i samband med att nya trafikavtal träder i kraft 2026 (Region Dalarna 2023).



Figur 12: Invändig rullstolslift ombord på ett Tågen i Bergslagen tåg.

5.2 Mobility management

Enkelhet är en viktig faktor enligt Region Dalarna när det kommer till att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem, i en region med väldigt hög biltäthet och lågt kollektivtrafikresande. I undersökningar utförda av trafikbarometern 2019 svarade 42 % av de tillfrågade ur allmänheten att de instämde med påståendet att det var enkelt att resa med Dalatrafiken. I en liknande undersökning utförd bland Dalatrafikens kunder svarade 65 % att de instämde med samma påstående. Region Dalarna har som målsättning att öka andelen som anser att det är enkelt att resa med den allmänna kollektivtrafiken (Region Dalarna 2023).

Under 2024 ersatte Region Dalarna de tidigare 57 zonerna i Dalatrafiken med 4 zoner i olika färger, i hopp om att detta ska förenkla resandet. Den blå zonen täcker hela länet,

de röda stadszonerna täcker fem orter, den gröna zonen gäller inom Borlänge kommun och de gula zonerna avser övriga kommuner inom länet. Den gröna zonen är separat mot de gula tack vare att Borlänge agerar som kollektivtrafiknav och att Dala Airport är belägen i kommunen, det är dessutom billigare att resa där. Förutom dessa nya zoner har även Dalatrafiken lanserat nya biljetter: "Flex", "Tillsammans", 24-timmars och 72-timmars. En marknadsföringskampanj har förts i samband med dessa förändringarna, för att lyfta de ytterligare (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025).



Figur 13: Karta över Dalatrafikens nuvarande zon-indelning. Dalatrafik. 2024.

Region Dalarna har valt att lägga stort fokus på kundnöjdhet när det kommer till att mäta hur attraktiv den allmänna kollektivtrafiken är i regionen (Region Dalarna 2023). I intervjuer framkom en ökad kundnöjdhet som det främsta medlet för att öka

kollektivtrafikandelen i regionen. En större kollektivtrafikandel ger större intäkter, vilket ger bättre förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken. Denna positiva spiral är något som regionen vill komma in i allt mer. Idag ligger regionen lågt i jämförelse med andra regioner utifrån ett index som tagits fram som visar på relationen mellan kundnöjdhet och kollektivtrafikandel. Dock ligger nästan samtliga regioner utom de mest tätbefolkade i en liknande situation som Dalarna (Trafikchef Region Dalarna 2025).

Region Dalarna har nyligen påbörjat provåkarkampanjer, inriktade mot bilister som uppfyller en viss reseprofil (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Exempelvis hade resande i Borlänge eller de som pendlar till Falun möjligheten att ansöka om att bli provåkare fram till 4:e maj 2025, där provåkarperioden varade i två veckor, från 19 maj till 1 juni. När en liknande kampanj utfördes i Falu kommun varade den i sex veckor. I nyhetsutskicket marknadsför Dalatrafik provåkningskampanjen som en möjlighet att gratis byta ut bilen mot bussen och framför fördelar som att provåkaren ej behöver hålla koll på trafiken och kan slappna av under färden. Provåkarbiljetten uppmättes till ett värde på 680 kronor. Regionen ser positivt på dessa kampanjer då liknande initiativ har varit lyckade på andra platser, men har valt att mjukstarta kampanjerna för att ge regionen möjlighet att analysera resultatet (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025)

Regionen har även påbörjat arbetet att införa infotainmentsystem på bussar och tåg, med syftet att ge resenärerna känslan att de har gjort rätt val av färdmedel. Dessa system utgörs av skärmar som visar information om exempelvis kommande hållplatser. (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Dessa syntes tydligt på Tåg i Bergslagens dubbeldäckartåg, men ej i de fåtal bussarna som inspekterades under besöket vid Borlänge resecentrum. Sådana skärmar fanns inne på Borlänge resecentrum, men ej på busshållplatserna som låg utanför.



Figur 14: Interiör på ovanvåningen av Tåg i Bergslagens dubbeldäckartåg.

5.3 Styrmedel

Region Dalarna erbjuder ett sommarkort för barn mellan 7 och 19 år som är starkt rabatterat. I intervjuer uttryckte en medarbetare på Region Dalarna att sommarkortet är avsett att lära barn att resa med kollektivtrafiken i tidig ålder (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Kortet kostar 550 kronor och är giltig från 1 juni till 31 augusti, alla vardagar och helger. Sommarkortet är inte digitalt utan måste laddas på ett fysiskt reskort, om köparen av sommarkortet ej har ett sådant tillkommer en kortavgift på 30 kronor. Sommarkortet kan ej laddas på skolkortet som erbjuds till barn i grundskolan samt de gymnasieelever som har en färdväg över sex kilometer och blir därmed beviljad elevresa. Sommarkortet är giltigt i hela Dalarna, på Dalatrafiks bussar samt Tåg i

Bergslagen. Kortet kan användas av flera ungdomar men det går enbart att resa en åt gången per kort (Dalatrafik 2025b).

5.4 Utmaningar och utvecklingsmöjligheter

I en intervju uttryckte en trafikchef på regionen att det största hindret för att utveckla kollektivtrafiken är att Dalarna är en biltät region där det finns en vana hos befolkningen att köra bil. Trafikchefen uttrycker också att invånarna inte riktigt inser vilket utbud av tågtrafik som finns i regionen. Därmed ser de inte det som ett alternativ jämfört bilen och att där måste regionen göra mer marknadsföring. Det finns dock potential för resandet att växa, speciellt där det redan finns starka reserelationer såsom de mellan de större städerna. (Trafikchef Region Dalarna 2025).

En affärsutvecklare på Region Dalarna uttryckte vikten av att allmänheten förstår Dalatrafikens samhällsnytta och lyfta linjetrafikens, servicetrafikens och tågens värde. Men att det är regionens starka bilkultur, de stora avstånden regionens invånare behöver pendla samt bristen på avgångar som är de främsta anledningarna till varför många invånare väljer att resa med bil (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025).

I trafikförsörjningsprogrammet nämner regionen att befolkningsutvecklingen utgör en betydande utmaning för kollektivtrafikens framtida utveckling, på grund av en minskande andel av befolkningen som är i arbetsför ålder. Detta kommer att påverka skatteunderlaget och därmed den framtida finansieringen av kollektivtrafiken. Dessutom kommer en större andel av unga och äldre bidra till att kollektivtrafiken måste anpassas därefter, exempelvis kommer det att krävas större fokus på särskild kollektivtrafik såsom färdtjänst (Region Dalarna 2023).

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver regionen att kostnaderna för kollektivtrafiken ej har varit undantagna från den strama världsekonomin. Höjda drivmedelspriser och ränteökningar har en direkt påverkan på regionens möjligheter att utveckla kollektivtrafiken. Avtal med nuvarande trafikföretag löper ut juli 2026, därför anser regionen att det är av stor vikt att ta beslut om hur kollektivtrafiken ska organiseras och finansieras i fortsättningen innan dess (Region Dalarna 2023). Trafikförsörjningsprogrammet skrevs dock i direkt samband med pandemin, i en intervju uttryckte en tjänsteperson en minskad oro för världsläget, tack vare att ekonomin har förbättrats sedan trafikförsörjningsprogrammet skrevs (Trafikchef Region Dalarna 2025).

Det finns andra osäkerheter kring hur utvecklingen av framtida kostnader kommer att se ut. En av de främsta faktorerna är val av drivmedel för regionens framtida fordonsflotta. Omställningen till fossilfria alternativ kommer påverka kostnadsnivån, tack vare inköp av nya fordon, utbyggnad av laddningsplatser, depåer osv. (Region Dalarna 2023). Regionen anser att ungefär hälften av dagens busstrafik är möjlig att elektrifiera (Trafikchef Region Dalarna 2025). Dessutom kommer aspekter såsom utvecklingen av mobilitetsjänster och utbyggnad av järnvägsinfrastruktur påverka kollektivtrafikens intäkter (Region Dalarna 2023). I intervju nämner en medarbetare på Region Dalarna att drivmedelspriserna och räntorna har gått upp, vilket kraftigt har ökat priserna för trafikavtalen men att detta inte är ett unikt problem för Dalarna, att det i stället är många regioner som har tvingats till nedskärningar (Trafikchef Region Dalarna 2025).

Resultat från undersökningar som regionen har utfört angående kundnöjdhet visade på att kundnöjdheten sjönk avsevärt mellan 2023 och 2024. NKI (Nöjd kund index) sjönk från 51 till 46 bland kunder och från 39 till 34 bland den övriga allmänheten. Regionen förklarar att detta bland annat beror på brister i tågtrafiken, där trafik har

ställt in, vilket har negativt påverkat inställningen till kollektivtrafiken (Dalatrafik. 2025).

6. Trafikverket och fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen har utgjort grunden för svensk transportpolitik sedan 80-talet och skapades för att möjliggöra effektiv användning av befintlig infrastruktur, att ny infrastruktur byggs endast när det är absolut nödvändigt och därmed begränsa användningen av resurser. Steg 1 utgörs av en övervägning kring åtgärder som kan påverka individers transportbehov och val av färdmedel. Under steg 2 följer man upp tidigare övervägningar med att ta till åtgärder som möjliggör mer effektiv användning av befintlig infrastruktur. Steg 3 utförs endast vid behov och utgörs av begränsade ombyggnationer. Om behovet är större än vad de tre initiala stegen kan tillgodose tar man till större ombyggnationer och nyinvesteringar under steg 4 (Regeringskansliet 2024).

Fyrstegsprincipen:
Steg 1: Överväga eller implementera åtgärder som kan påverka individers val av transportmedel.
Steg 2: Mindre insatser som möjliggör mer effektiv användning av existerande infrastruktur.
Steg 3: Begränsade ombyggnationer av existerande infrastruktur.
Steg 4: Större ombyggnationer och nyinvesteringar.

Tabell 5: Summering av fyrstegsprincipen.

Uppdraget lades på Trafikverket juni 2024 att se över hur villkoren för statlig medfinansiering kan förtydligas för infrastrukturåtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen. Dessutom skulle förslag på åtgärder tas fram inom regionernas och

kommunernas ansvarsområden som anses vara “kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma” och som regionerna / kommunerna antas ej kunna genomföra utan statlig medfinansiering (Trafikverket 2025a).

Under Trafikverkets arbete att ta fram rapporten genomfördes en workshop med utvalda regioner och kommuner, Region Skåne var en av dessa. Under denna workshop framkom det att flera av de utfrågade aktörerna arbetar med olika former av steg 1- och 2 åtgärder såsom marknadsföringskampanjer, busskörfält, parkeringsavgifter med mera. Men aktörerna framhöll dock att fler åtgärder skulle genomföras om de fick statligt stöd. Det har utförts en rad olika pilotprojekt men att finansieringsmöjligheter och incitament saknas för att skapa den systematik som krävs för fullskaliga åtgärder. De bristande incitamenten beror bland annat på att en del steg 1- och 2 åtgärder sträcker sig över flera kommuner och därmed är de enskilda kommunerna ej motiverade till att genomföra dessa. De regionala aktörerna uttryckte en önskan att kunna medfinansiera de åtgärder som behöver tillämpas bortom de enskilda kommungränserna (Trafikverket 2025a).

Aktörerna klargjorde också att steg 1- och 2 åtgärder inte har hög status, något som statlig medfinansiering hade kunnat råda bot på genom att det visar på vikten som dessa insatser har. Den politiska viljan att utföra steg 1- och 2 åtgärder kan variera beroende på mandatperiod och därmed viljan att avsätta budget för dessa. Vissa aktörer förespråkade att djupgående samhällsekonomiska analyser skulle kunna visa vikten av att utföra steg 1- och 2 åtgärder för politiken. Andra aktörer kontrade med att vissa samhällsekonomiska analyser kan slå fel och att effekten av dessa åtgärder kan vara betydligt kontextbaserade. Därför behöver åtgärder utföras oavsett dess uppmätta lönsamhet, de agerar utefter ett större sammanhang som ej mäts i beräkningarna. Många mindre kommuner uttryckte att de har upplevt problem med begränsade

personalresurser, utöver åtgärdskostnader, både på grund av bristande utrymme i budgeten samt svårigheter att hitta kompetent personal (Trafikverket 2025a).

I en avstämning med Boverket som utfördes efter workshopen ansåg de att en sammanhållande roll kopplat till steg 1- och 2 åtgärder skulle vara gynnande, något som de regionala och kommunala aktörerna hade förespråkat i workshopen. Att ha en sammanhållande aktör kan dock bli komplicerat med tanke på det nuvarande systemet, vilket inkluderar det kommunala planmonopolet. Boverket nämnde att en rad länsstyrelser använder en paragraf i miljöbalken för att motivera steg 1 och 2 åtgärder innan större åtgärder tas till. Specifikt: (Miljöbalken 3 kap 1 §) *Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.* Därmed finns det möjlighet för Länsstyrelsen att agera som den sammanhållande aktören, enligt Boverket (Trafikverket 2025a).

Den färdiga rapporten presenterades i februari 2025. En del av Trafikverkets uppdrag var att ta fram en åtgärds katalog för steg 1- och 2 åtgärder som faller inom regionernas och kommunernas ansvarsområden men som ej förväntas genomföras utan statligt stöd. Trots aktörernas ord om svårigheterna att utföra steg 1-och 2 åtgärder i tillräckligt stor skala, drog Trafikverket slutsatsen att det handlar om bristande prioriteringar och ej finansiella hinder som bidrar till att dagens aktörer inte utför dessa åtgärder i en hög utsträckning. Trafikverket bedömde att samtliga åtgärder inom de första två stegen kan utföras av regioner och kommuner utan stöd (Trafikverket 2025a).

I åtgärds katalogen presenteras inga potentiella åtgärder inom steg 1, såsom inom mobility management eller styrmedel. Trots Trafikverkets bedömning valde de att inkludera en rad åtgärder inom steg 2 som anses vara relevanta för statligt stöd. Dessa

inkluderar bland annat mindre trafikinfrastruktursatsningar för bil, gång, cykel och kollektivtrafik. Ett exempel på beviljade åtgärder för stöd i steg 2 för kollektivtrafiken är skapandet av separata kollektivtrafikkörfält vilka bidrar till att bussar har möjligheten att passera bilköer under rusningstid och därmed bidra till kortare restider och mer tillförlitlighet. Ett annat är väderskydd vid stationer och hållplatser, som gör resan mer attraktiv tack vare att resenärerna skyddas från vädret och kan, om de är belysta, även bidra till ökad trygghet under natten (Trafikverket 2025a).

Dessutom inkluderas även insatser för att minska ytan för biltrafik i staden, i syfte att detta skulle leda till att fler går, cyklar och åker kollektivtrafik och gör plats för andra typer av ytor som bland annat bidrar till att öka fastighetsvärdet i närheten. Slutligen föreslår Trafikverket att signalprioriteten kan anpassas på så sätt att kollektivtrafiken ges företräde i trafiksignaler. Därmed ökar det framkomligheten för kollektivtrafiken och leder till bättre restider (Trafikverket 2025a).

En trafikplanerare på Skånetrafiken berättar om att de tillsammans med Trafikverket utför studier över potentiella åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen och att Trafikverket precis som skrivet i rapporten endast går in och medfinansierar steg 3 och 4 åtgärder och att exempelvis reklamkampanjer ligger på regionen att finansiera. Trafikplaneraren berättar dock att det är väldigt svårt att arbeta strategiskt med just de frågorna (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Dock berättar denne att bristen på statlig medfinansiering av steg 1 och 2 åtgärder inte påverkar implementeringen av steg 3 och 4 åtgärder i en större utsträckning. Steg 1 och 2 åtgärder skulle dock komma till nytta i samband med större infrastruktursatsningar om dessa mindre åtgärder var mer utförliga. Precis som Trafikverket tar även den strategiska trafikplaneraren upp problematiken angående steg 1 och 2-åtgärders mätbarhet, på grund av att man ofta gör många olika insatser samtidigt är det svårt att

se vad exakt vad det är som ger effekt. Dock säger trafikplaneraren att det finns potential att förbättra utvärderingsarbetet, att det behövs tydligare strategier för att mäta insatsers effekter (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

När det kommer till signaleffekter beskriver även planeraren att den statliga medfinansieringen absolut tas i åtanke när man ser över vilka insatser som ska vidtas och att steg 3 och 4 åtgärder därmed kan prioriteras på ett annat sätt. Steg 1 och 2 åtgärder blir därmed sekundära åtgärder vilka utförs “när man kan” Dessutom styrker trafikplaneraren att det enligt dennes erfarenhet kan vara mer politiskt attraktivt att bygga något i stället för att bedriva en informationskampanj eftersom att det visar på en större handlingskraft. (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

7. Diskussion.

Nedan diskuteras resultaten av intervjustudien och dokumentanalysen utifrån det teoretiska ramverket.

7.1 Regionernas insatser

En av de mest kostnadseffektiva insatserna för att långsiktigt skapa beteendeförändring mot ökat kollektivtrafikresande har visats vara insatser som avser att utbilda barn om kollektivtrafikens nyttor från tidig ålder. Sådana insatser i skolor runtom Europa har visats vara effektiva för att inte enbart påverka barnen till att resa mer hållbart utan även deras föräldrar och lärare (Zarabi 2024). Att i tidig ålder införliva hållbara värderingar har även visat sig ha en långsiktig effekt, i och med att det blir mer troligt att mer hållbara vanor består till vuxen ålder (Zarabi 2019). Synen som en affärsutvecklare på

Skånetrafiken har kring att barn är den viktigaste målgruppen att nå ut till (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025) har därmed stöd i litteraturen.

Region Skåne utför ett pilotprojekt vid namn “på egna ben” i samverkan med två skånska kommuner, vilken utgörs av en tävling bland skolbarn där målet är att de ska resa till skolan med hjälp av kollektivtrafik eller cykel (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025)

Skånetrafikens val att inkorporera en kunskapsdel i samband med “På egna ben” kampanjen ger möjligheter att lära barn om hälso- och samhällsnyttan av att resa med kollektivtrafiken. Dessa har visats vara ett par av de viktigaste nyttorna att påvisa för att skapa en mer positiv inställning till kollektivtrafiken (Aravind m.fl. 2024). Region Dalarna skulle kunna implementera en liknande strategi för att skapa långsiktig beteendeförändring hos barn. Dalarna har även de ett fokus på barn genom den sommarbiljett de erbjuder barn (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025), dock är denna mer begränsad i sitt syfte än den sommarbiljett som Skånetrafiken erbjuder som kan användas av barn såväl som vuxna (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025).

Region Skånes insats Skåneflex (Skånetrafiken u.å) och resultaten som kommer efter pilotprojektet bör intressera Region Dalarna och deras ambitioner att förse glesbygden med effektiv kollektivtrafik. Den anropsstyrda kollektivtrafik som Skåneflex erbjuder skulle potentiellt kunna lösa många av de problem som Region Dalarna såg med sina insatser för att ge resenärer möjligheten att resa med skoltrafiken. Nöjdheten är en viktig aspekt för att attrahera och behålla resenärer (Zarabi 2021), samt är kollektivtrafiks-servicens kvalitet en betydande faktor när det kommer till biläggandet (Holmgren 2020). Flexibiliteten som anropsstyrd trafik erbjuder samt dess mer raka färd tar har ger det potential till att vara ett mer attraktivt alternativ.

Skånetrafiken nämner att de ser en trend mot att resenärer byter från att resa med kollektivtrafiken till bil på grund av de minskade bensinpriserna. Skånetrafiken fortsätter dock öka biljettpriserna för kollektivtrafiken. Litteraturen visar på att resenärer är mer känsliga för prishöjningen hos kollektivtrafiken än höjda bensinpriser (Cools m.fl., 2016.). Kombinationen av höjda biljettpriser och minskade bensinpriser skapar en situation där övriga insatser Skånetrafiken hoppas genomföra, som ska leda till ökad enkelhet att resa osv., kan bli svårare att få genomslag då de ekonomiska aspekterna verkar mot dem. Båda regionerna implementerar sommarkort av olika slag vilka erbjuder billigare resor under sommarmånaderna, men litteraturen visar på att billigare resor inte har samma märkbara effekt som om de var helt gratis (Cools m.fl. 2016).

Att fortsätta höja biljettpriserna bidrar till att region Skåne även går miste om en möjlighet att skapa ytterligare incitament att resa med kollektivtrafiken före bilen. Om exempelvis det lokala styret i stället hade valt att möjliggöra gratis resor för målgrupper som ej har det idag skulle man kunna dra nytta av "zero-price effekten" och få fler att överväga att resa med kollektivtrafiken på ett helt annat sätt, då gratis resor har ett signalvärde för resenärerna. "zero-price effekten" visade sig att vara dubbelt så effektiv när det kom till att förändra människors val av transportmedel för rekreationsresor på grund av att dessa resor utgör ett mer aktivt val än pendlingsresor (Cools m.fl. 2016). Om man skulle överväga att göra resor gratis för vissa målgrupper skulle det därmed kunna vara gynnsamt att göra detta under semestertider och helger.

Region Skåne uttrycker dock en "god trafikekonomi" som en betydande förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta utvecklas. För att skapa en god trafikekonomi enligt Region Skåne krävs det att kollektivtrafiken på de tyngre stråken har en god självförsörjningsgrad, vilket möjliggör en fortsatt utveckling av mindre starka stråk. Enligt regionen är det dock viktigt att den totala självförsörjningsgraden

inte sjunker i samband med fördelningen av resurser mellan starka och svaga stråk (Region Skåne 2020). Denna förväntning att kollektivtrafiken ska vara till stor del självförsörjande försvårar implementeringen av lägre biljettpriser och det skulle krävas ett drastiskt skift i hur regionen ser på kollektivtrafikens finansiering om man exempelvis skulle möjliggöra fler gratisresor. Insatser för fler gratisresor försvåras ytterligare av att regionen redan uttrycker oro kring finansieringen av kollektivtrafikens fortsatta utveckling (Region Skåne 2020).

Att öka biljettpriserna ytterligare för att finansiera framtida satsningar skulle som tidigare nämnt stjälpa regionens mål att attrahera fler resenärer. Ett alternativ är att öka skattesubventionen, vilken regionen själva skriver ej har ökat. Om regionens politiker är ovilliga att göra sådana budgetförändringar finns det en möjlighet att man kan nyttja ett "push" och "pull"-tillvägagångssätt, med vägskatter som en ny inkomstkälla som hjälper till att finansiera kollektivtrafiken (Ortúzar 2019).

"Push" åtgärder såsom vägskatter har generellt visats vara mindre kostnadseffektiva än mer mjuka "pull" åtgärder (Zarabi 2024), men om dessa åtgärder hjälper till att finansiera kollektivtrafiken skulle detta kunna bidra till att lösa två problem som Region Skåne står inför. Dessutom skulle minskad biltrafik till följd av vägskatter minska den skadliga effekterna som upplevs av mindre välbeställda i större grad (Manaugh m.fl. 2010). Billigare / gratis kollektivtrafikresor skulle även kunna bidra till ett ökat resande hos mindre välbeställda, vilka är mer troliga att resa med kollektivtrafiken men gör färre resor överlag (Banister 2018). Detta skulle ge bättre tillgång till exempelvis arbetsplatser, sjukvård och sociala aktiviteter (Manaugh m.fl. 2010) och därmed främja den sociala hållbarheten.

Det utförs stora satsningar i Skåne för bilen, exempelvis utvidgandet av delar av E22:an i närheten av Lund. (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025).

Downs-thompson-paradoxen visar på att biltrafiken kommer att fortsätta öka fram till att kollektivtrafiken blir ett likvärdigt alternativ, det som har nämnts ovan motverkar en sådan utveckling. (Cornell University 2021). Biltrafiken kommer att fortsätta öka i takt med att satsningar görs för att utvidga vägar, på grund av induced traffic / generated traffic effekterna. Detta kommer dock leda till ytterligare trängsel i framtiden (Victoria Transport Policy Institute 2025a).

Där har kollektivtrafiken möjligheten att bli ett mer attraktivt alternativ till bilen. Dock är det problematiskt att infrastrukturen för bussar är oftast densamma som för bilar, såsom trafikplaneraren på Skånetrafiken uttryckte det (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025). Därmed får bussar sämre framkomlighet när det är trängsel och Downs-Thompson effekten gör därmed att fler inte kommer att resa med buss på grund av att det inte utgör ett bättre alternativ än bilen (Cornell University 2021). Trafiken på vägarna hade istället kunnat avlastas genom satsningar för att få fler att resa med exempelvis tåg och spårvagn.

En målsättning som båda regionerna har misslyckats med nå upp till är att öka kundnöjdheten. Region Skåne låg på tredje lägsta plats och Dalarna på lägsta plats av alla regioner i Sverige i förhållande till kundnöjdhet, mätt ur NKI eller kundnöjdhetsindex (Svensk kollektivtrafik 2024). Tidigare forskning har visat på att det ofta finns felaktiga uppfattningar hos de som har begränsad erfarenhet av att resa med kollektivtrafiken, och att provårkampanjer var ett sätt att förbättra dessa uppfattningar (Zarabi 2024). Dessutom ger provårkampanjer människor en möjlighet att övergå från det första till det andra steget i SSBC, på ett sätt som ger dem förstahandserfarenhet av fördelar och nackdelar med att resa med kollektivtrafik.

Både Region Skåne och Region Dalarna utför provårkampanjer av olika slag. I Region Skåne riktar man in sig mot företag (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025) och i

Region Dalarna riktar man in sig mot de som frivilligt anmäler sig till att provåka (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Region Dalarnas fokus på att erbjuda provåkning till de som aktivt anmäler sig gör det mer troligt att de som deltar redan befinner sig inom SSBCs första stadie, då de visar intresse för kollektivtrafiken.

Forskning har visat att provåkarkampanjer blir mer effektiva när deltagarna blir erbjudna information och rådgivning utformat efter deras värderingar och i vilket steg i SSBC de befinner sig i (Friman m.fl. 2019b). Speciellt i Dalarna där bilkulturen är stark kommer det att krävas goda argument för att övertyga regionens resenärer att byta ut bilen mot kollektivtrafiken, speciellt eftersom utbudet är mer begränsat än i Skåne. I information till deltagarna samt den marknadsföring som regionen avser att utföra (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025) kan Dalarna framföra aspekter såsom de hälso- och samhällsbyggande effekterna. Dessa har visats effektiva i litteraturen när man försöker lyfta kollektivtrafikens upplevda värde. Detta då de effekterna visade sig väga tyngre bland respondenter än exempelvis effekter som att en ökad kollektivtrafikandel minskar utsläppen (Aravind m.fl. 2024).

En annan typ av insats som har visats effektiva att öka kundnöjdheten är att erbjuda resenärerna realtidsinformation om kollektivtrafiken. Sådan information bidrar till en ökad känsla av tillförlitlighet och kontroll (Watkins m.fl. 2011). I Skåne erbjuds sådan information genom skärmar på buss och tåg, på många hållplatser (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025) och i Skånetrafikens app (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025). I Dalarna utför regionen insatser för att utrusta tåg och bussar med informationsskärmar (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Under platsbesöket i Borlänge syntes informationsskärmar på Tåg i Bergslagens nya dubbeldäckartåg och inne på Borlänge resecentrum. Men ej på de bussar som inspekterades och busshållplatserna utanför Borlänge resecentrum. Dalatrafik har en app som erbjuder realtidsinformation men Skånetrafikens app upplevs som mer genomgående i hur mycket information som visas.

I en intervju med en trafikplanerare på Skånetrafiken uttryckte denne att planeringen av nya busshållplatser försvåras av att det inte finns indikatorer som visar på vilka aspekter som kommer få genomslag när det kommer till resenärernas trivsel och motivering att resa med kollektivtrafiken. En rapport framtagen inom ramen för K2 visar på olika aspekter som visats skapa attraktiva hållplatser som utgör en aktiv del av stadsrummet och kollektivtrafikresandet. Denna rapport skulle mer djupgående kunna studeras i samband med utformningen av nya hållplatser (K2 2024).

Både Region Skåne (Region Skåne 2020) och Region Dalarna lägger ett stort fokus på att förbättra tillgängligheten under resan. I Region Dalarna utgör det en särskild stor del av strategin, med en ökande andel tillgänglighetsanpassade hållplatser och resecentrum (Region Dalarna 2023). På Borlänge resecentrum observerades hissar och på Tåg i Bergslagens två tågtyper fanns rullstolslyftar. Detta har potentialen att bidra till en förbättrad tro hos de med funktionsnedsättning att de har möjligheten att resa med kollektivtrafiken. Denna tro har enligt forskning visats ha en direkt korrelation med en framgångsrik övergång från bil- till kollektivtrafikresande (Skarin m.fl. 2019).

7.2 Bristande statligt stöd, vägledning och samordning

Trafikverket anser att åtgärder inom steg 1 av fyrstegsprincipen inte ska få statligt stöd. Åtgärder inom steg 1 utgörs av de som syftar till att möjliggöra effektiv användning av existerande infrastruktur genom beteendeförändring (Trafikverket 2025a). Detta skapar en högre tröskel för de regioner och kommuner som vill anta olika typer av mobility-management och styrmedels-åtgärder. I regioner och kommuner där det finns begränsat politiskt intresse för att skapa beteendeförändring blir det därmed svårare att argumentera för åtgärder för mobility management eftersom det lokala styret måste

bära kostnaden för de åtgärder som vidtas. Dessutom är vägledningen av steg 2 och särskilt steg 1-åtgärder särskilt begränsad (Trafikverket 2025a).

Forskning har visat att sådana åtgärder utgör en central del av människors frivilliga övergång från att resa med bil till att resa med kollektivtrafiken. Mjuka "pull" åtgärder hjälper människor att upptäcka kollektivtrafiken och se fördelarna med att resa hållbart, vilket är vad de första stegen av SSBC utgörs av.

När det inte finns tydlig vägledning krävs det mer av enskilda aktörer att starta exempelvis pilotprojekt, marknadsföringskampanjer och mindre infrastruktursatsningar. Många av de mobility management projekt som idag utförs av Region Skåne (Affärsutvecklare Skånetrafiken 2025) och Region Dalarna utgörs av pilotprojekt och inte fullskaliga initiativ (Affärsutvecklare Region Dalarna 2025). Med mindre finansiering och vägledning är det mindre troligt att dessa projekt kan nå sin fulla potential.

Trafikverket (Trafikverket 2025a) och en trafikplanerare på Skånetrafiken delar synen på att mobility-management åtgärder är svåra att kvantifiera och avgöra vad exakt som ger effekt (Trafikplanerare Skånetrafiken 2025). Detta på grund av att de ofta korrelerar med andra insatser och /eller lokala förutsättningar. Vissa andra aktörer pekar på att samhällsanalyser ibland kan slå fel och att resultaten kan vara väldigt kontextbaserade (Trafikverket 2025a). Forskning säger att åtgärder för mobility management har visats påverka människor olika och bör anpassas utefter vilket stadie i SSBC de befinner sig i för att de ska få effekt (Friman m.fl. 2019b).

8. Slutsatser

Slutligen, för att besvara studiens tre frågeställningar:

“Hur arbetar regionerna idag med mobility management, fysiska insatser och styrmedel för att skapa beteendeförändring mot ökat resande med kollektivtrafiken?”

Studien visar att de två regionerna utför en rad olika insatser för att få fler att resa med kollektivtrafiken. Bland annat ser både Region Dalarna och Region Skåne över sina alternativ för hur de kan erbjuda kollektivtrafikstjänster till glesbygden, i form av exempelvis anropsstyrd trafik. Region Dalarna har prova-på kampanjer som inriktar sig mot bilister som är intresserade att testa på hur det är att pendla med kollektivtrafiken. Skånetrafiken engagerar barn till att själva resa med kollektivtrafiken i form av en tävling.

“Vilka möjligheter och utmaningar finns det för regionernas insatser att uppmuntra fler till att resa kollektivt?”

Regionernas arbete står inför en rad olika möjligheter och utmaningar när det kommer till deras insatser att uppmuntra fler till att resa kollektivt. Båda regionerna har idéer och förhoppningar på hur de kan göra det enklare att resa med kollektivtrafiken samt marknadsföra dess fördelar. Trafikverkets beslut att ej bidra med statlig medfinansiering och regionernas respektive unika förutsättningar komplicerar arbetet att öka kollektivtrafikandelen. Insatser i Skåne begränsas av politiskt motstånd mot att kollektivtrafiken ska konkurrera om samma yta som biltrafiken medan i Dalarna begränsas resurserna som regionen har till hands på grund av den låga kollektivtrafikandelen. Om beteendeförändrande insatser ges ett större signalvärde genom ökat stöd från statligt håll eller om politiken blir övertygad om dess potential skulle det kunna snabba på omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

“Vilka lärdomar kan regionerna ta av varandra gällande deras insatser för att få fler att resa med kollektivtrafiken?”.

Det finns lärdomar som regionerna kan ta från varandra. Dock är detta komplext på grund av regionernas väldigt olika förutsättningar. Något regionerna har gemensamt är glesbygd där det inte är lika samhällsekonomiskt lönsamt att erbjuda konventionell linjetrafik. Där kan Region Dalarna potentiellt inspireras av Region Skånes Skåneflex-initiativ, med anropsstyrd kollektivtrafik, speciellt då de själva har uttryckt intresse inom den typen av lösningar. Dessutom har Skåne valt att engagera specifikt barn för att lära dem nyttorna av att resa hållbart, långt innan de tar körkort. Tågen i Bergslagen har högkvalitativa dubbeldäckartåg, en typ av tåg som har övervägts att ersätta dagens Öresundståg. Där kan Tåg i Bergslagens införskaffning av dubbeldäckartåg vara en god källa till information för framtida tåginvesteringar.

Utöver det som studien avsåg att besvara, upptäcktes en rad olika nationella faktorer som försvårar ett ökat kollektivtrafikresande, såsom minskade bensinpriser och brist på statlig medfinansiering och vägledning inom åtgärder för mobility management. Dessa aspekter har potential för vidare forskning, och om fler regioner har märkt av effekterna av detta i deras arbete att få fler att resa med kollektivtrafiken.

9. Referenslista

- Abrahamse, W. (2019). Chapter 4 - Energy Conservation: For Money, or the Environment? *Encouraging Pro-Environmental Behaviour*. S. 49-65.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/B9780128113592000044>
[2025-09-28].
- Affärsutvecklare Region Dalarna. (2025). 16 April.
- Affärsutvecklare Skånetrafiken. (2025). 4 Juni.
- Andersson, J. (2022). Skånetrafiken vidareutvecklar Öresundstågen istället för att införa system 3. *News Øresund*. 5 maj.
<https://www.newsöresund.se/skanetrafiken-vidareutvecklar-oresundstagen-istallet-for-att-infor-a-system-3/> [2025-09-24].
- Arenas, Jorge P. (2025). On the impact of electric vehicle transition on urban noise pollution. *Current Opinion in Environmental Science & Health*. 45.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2468584425000327> [2025-08-16].
- Aravind, A; Mishra, S; Meservy, M. (2024). Nudging towards sustainable urban mobility: Exploring behavioral interventions for promoting public transit. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 129. S. 104-130.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920924000877> [2025-03-15].
- Banister, D. (2018). *Inequality in transport*. Alexandrine Press.
- Bamberg, S. (2013). Changing environmentally harmful behaviors: A stage model of self-regulated behavioral change. *Journal of Environmental Psychology*. 34. S. 151-159.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0272494413000042> [2025-09-28].
- Borlänge kommun, Falu kommun, Dalatrafik. (2019). *Resvaneundersökning i Falun December 2018*.
<https://www.falun.se/download/18.7eb630aa16a59ef02cfc2a27/1557921340725/Resvaneunders%C3%B6kning%20Falun%20180301.pdf> [2025-02-07].

Brög, W; Erl, E; Ker, I; Ryle, J; Wall, R. (2009). Evaluation of voluntary travel behaviour change: Experiences from three continents. *Transport Policy*. 16. S. 281-292.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X09001036> [2025-09-28].

Cairns, S; Sloman, L; Newson, C; Anable, J; Kirkbride, A; Goodwin, P. (2008). Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using 'Soft Measures'. *Transport Reviews*. 28(5). S. 593–618.

https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/01441640801892504?src=getft&utm_source=sciencedirect_contenthosting&getft_integrator=sciencedirect_contenthosting [2025-09-26].

Christian, C. (2018). Bragging rights or embarrassment? Katy Freeway at Beltway 8 is world's widest. Houston Chronicle.

<https://www.chron.com/neighborhood/katy/news/article/Bragging-rights-or-embarrassment-Katy-Freeway-at-6261429.php> [2025-07-15].

Chung, J; Hwang, K; Bae, Y. (2012). The loss of road capacity and self-compliance: Lessons from the Cheonggyecheon stream restoration. *Transport Policy*. 21. S. 165-178.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000108> [2025-05-28].

Cools, M; Fabbro, Y; Bellemans, T. (2016). Free public transport: A socio-cognitive analysis. *Transportation Research Part A Policy and Practice*. 86. S. 96 - 107.

https://www.researchgate.net/publication/296623161_Free_public_transport_A_socio-cognitive_analysis [2025-05-24].

Cornell University. (2021). Traffic in Cities: The Downs-Thomson Paradox.

<https://blogs.cornell.edu/info2040/2021/09/22/traffic-in-cities-the-downs-thomson> [2025-05-28].

Danilevičius, A; Karpenko, M; Krivánek, V. (2023) Research on the noise pollution from different vehicle categories in the urban area. *Transport*. 38(1). S. 1-11.

https://www.researchgate.net/publication/368945873_RESEARCH_ON_THE_NOISE_P

[OLLUTION FROM DIFFERENT VEHICLE CATEGORIES IN THE URBAN AREA](#) [2025-09-28].

Dalatrafik. (2025a) Vill du bli provåkare i Borlänge?

<https://www.dalatrafik.se/kundservice/nyheter/vill-du-bli-provakare-i-borlange/> [2025-05-27].

Dalatrafik. (2025b). *Sommarkort 2025*.

<https://www.dalatrafik.se/biljetter/ovriga-biljetter/sommarkort-2025/> [2025-05-27].

Dalatrafik (2025c). *Skolkort för gymnasieskola*.

<https://www.dalatrafik.se/biljetter/ovriga-biljetter/skolkort/skolkort-for-gymnasieskola/> [2025-05-27].

Fujii, S; Gärling, T; Kitamura, R. (2001). Changes in Drivers' Perceptions and Use of Public Transport during a Freeway Closure Effects of Temporary Structural Change on Cooperation in a Real-Life Social Dilemma. *Environment and Behavior*. 33(6). S. 796-808.
https://www.researchgate.net/publication/32138286_Changes_in_Drivers'_Perceptions_and_Use_of_Public_Transport_during_a_Freeway_Closure_Effects_of_Temporary_Structural_Change_on_Cooperation_in_a_Real-Life_Social_Dilemma [2025-09-28].

Friman, M; Gärling, T; Ettema, D. (2019a). Improvement of public transport services for non-cycling travelers. *Travel Behaviour and Society*. 16. S. 235-240.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X17301539> [2025-09-28].

Friman, M; Maier, R; Olsson, L. (2019b). Applying a motivational stage-based approach in order to study a temporary free public transport intervention. *Transport Policy*. 81. S. 173-183.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X18308849> [2025-09-28].

Gough, I. (2017). *Heat, Greed and Human Need*. Edward Elgar Publishing.

Gröna mobilster. (2024). *Leksand får miljöpris för minskande bilism och bättre cykelvägar*.
<https://gronamobilster.se/pressmeddelanden/2024/leksand-far-miljopris-for-minskande-bilism-och-battre-cykelvagar-diplomutdelning-den-27-november-2024/> [2025-03-12].

Gärling, T; Schuitema, G. (2007). Travel Demand Management Targeting Reduced Private Car Use: Effectiveness, Public Acceptability and Political Feasibility. *Journal of Social Issues*. 63. S. 139 - 153. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.05.005> [2025-09-26].

Hajinasab; B; Davidsson, P; Persson, J; (2015) Att beräkna styrmedelseffekter. *K2 working papers*. 4. <https://www.k2centrum.se/att-bera%CC%88kna-styrmedelseffekter> [2025-09-28].

Holmgren, J. (2020). The effect of public transport quality on car ownership – A source of wider benefits? *Research in Transportation Economics*. 83. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885920301554> [2025-09-28].

Holmgren, J. (2007). Meta-analysis of public transport demand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 41(10). S. 1021-1035. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585640700047X> [2025-09-28].

Hydén, Christer (red.) (2008) *Trafik i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur

K2. (2024) *Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum*. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/att_skapa_inkluderande_kollektivtrafikrum.pdf [2025-09-16].

Karppinen, K; Moe, H. (2012). What we talk about when we talk about document analysis. I: J, N; Puppis, M. (red.). *Trends in Communication policy Research: New Theories, Methods and Subjects*. Intellect.

Malmö stad. (2024). *Smartare kollektivtrafik*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Smartare-kollektivtrafik.html> [2025-03-11].

Managh, K; Miranda-Moreno, L; El-Geneidy, A. (2010). The effect of neighbourhood characteristics, accessibility, home–work location, and demographics on commuting distances. *Transportation*. 37. S. 627–646. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-010-9275-z> [2025-09-28].

Moser, G; Bamberg, S. (2008). The effectiveness of soft transport policy measures: A critical assessment and meta-analysis of empirical evidence. *Journal of Environmental Psychology*. 28. S. 10-26. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0272494407000722> [2025-09-28].

Nieuwenhuijsen, M; Bastiaanssen, J; Sersli, S; D. Waygood, E.O; Khreis, H. (2018). Implementing Car-Free Cities: Rationale, Requirements, Barriers and Facilitators. *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*. S. 199-219. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9_11 [2025-09-26].

Ortúzar, J. (2019). Sustainable Urban Mobility: What Can Be Done to Achieve It? *Journal of the Indian Institute of Science*. 99(4). https://www.researchgate.net/publication/336280478_Sustainable_Urban_Mobility_What_Can_Be_Done_to_Achieve_It [2025-09-24].

Pieter Jan, K; Löhr, A; Van Belleghen, V. (2017) Wear and Tear of Tyres: A Stealthy Source of Microplastics in the Environment. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 14(10). https://www.researchgate.net/publication/320546979_Wear_and_Tear_of_Tyres_A_Stealthy_Source_of_Microplastics_in_the_Environment [2025-09-28].

Regeringskansliet. (2024). *Uppdrag till Trafikverket att föreslå effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/07/uppdrag-till-trafikverket-att-foresla-effektivare-nyttjande-av-befintlig-infrastruktur/> [2025-05-29].

Region Dalarna (2023). *Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023-2032*. <https://www.regiondalarna.se/contentassets/c8cf0dc398bf4ee298ce2f3e4c8fa144/regionalt-trafikforsorjningsprogram-dalarna-2023-2032.pdf> [2025-03-12].

Region Skåne (2017). *Mobilitetsplan för Skåne*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/mobilitetsplan_low.pdf [2025-04-01].

- Region Skåne (2020). *Trafikförsörjningsprogram 2020-2030*.
https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/styrandedokument/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2020-2030.pdf [2025-03-11].
- Region Skåne (2023). *Så reser vi i Skåne*.
<https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/resvaneundersokning-2023-korrekt.pdf> [2025-03-11].
- Region Skåne. (2024a). Supercykelvägar.
<https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/cykling/supercykelvagar/> [2025-03-12].
- Region Skåne. (2024b). *Green Mobility Shift*.
<https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/samarbeten-och-projekt/pagaende-projekt/green-mobility-shift/> [2025-04-01].
- Ryan, R; Deci, E. (2000). Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions. *Contemporary Educational Psychology*. 25. S. 54-67.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0361476X99910202> [2025-09-28].
- SCB. (2025). *Befolkningstäthet i Sverige*.
<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige/> [2025-03-06].
- Sener, I; Lee, R; Elgart, Z. (2016). Potential health implications and health cost reductions of transit-induced physical activity. *Journal of Transport & Health*. 3(2). S. 133-140.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140516000128> [2025-10-31].
- Sharman, M; Lyth, A; Jose, K; Ragaini, B; Blizzard, L; Johnston, F; Peterson, C; Palmer, Cleland, V. (2020). Acceptability and perceived feasibility of strategies to increase public transport use for physical activity gain – A mixed methods study. *Health Promotion*. 31(3). S. 504-517. <https://doi.org/10.1002/hpja.292> [2025-10-31].
- SJ. (2024). Stockholm-Borlänge.
<https://www.sj.se/inspiration-och-kampanjer/strackor/stockholm-borlange> [2025-03-12].

Skarin, F; Olsson, L; Friman, M; Wästlund, E. (2019). Importance of motives, self-efficacy, social support and satisfaction with travel for behavior change during travel intervention programs. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 62. S. 451 - 458. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781730027X> [2025-09-28].

Skarin, F; Olsson, L; Roos I; Friman, M. (2017). The household as an instrumental and affective trigger in intervention programs for travel behavior change. *Travel Behaviour and Society*. 6. S. 83-89. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X1630028X> [2025-09-28].

SKR. (2022). Kommuner och regioner. <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner.431.html> [2025-08-18].

SKR. (2021). Regional planering. <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/planeringbyggandebostad/fysiskplanering/regionalplanering.321.html> [2025-08-18].

Skånetrafiken. (U.å). Vad är Skåneflex? <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/skaneflex/vad-ar-skaneflex/> [2025-06-01].

Skånetrafiken. (2023). Skånetrafiken justerar biljettpriser för 2023. <https://www.mynewsdesk.com/se/skanetrafiken/pressreleases/skaanetrafiken-justerar-biljettpriser-foer-2023-3227502> [2025-06-02].

Svensk kollektivtrafik. (2024). Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2024. <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2025/02/Arssrapport-Kollektivtrafikbarometern-2024.pdf> [2025-09-28].

Snälltåget. (2025). *Raka spåret till Berlin!* <https://www.snalltaget.se/> [2025-09-16].

Svensk kollektivtrafik. (2023). Svensk Kollektivtrafiks synpunkter och förslag angående

regeringens forsknings- och innovationspolitik.

<https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2024/06/Svensk-Kollektivtrafiks-synpunkter-pa-regeringens-forsknings-och-innovationspolitik.pdf> [2025-02-07].

Trafikchef Region Dalarna. (2025). 15 April.

Trafikplanerare Skånetrafiken. (2025). 12 Juni.

Trafikverket. (2015). *Hållbart resande*.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-h-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/> [2025-03-31].

Trafikverket. (2023). *Lund/Klostergården Station*.

<https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/projects/Railway-construction-projects/lund-arlov-four-tracks/klostergarden-station/> [2025-09-24].

Trafikverket. (2025a). Rapport – Regeringsuppdrag statlig medfinansiering steg 1 och 2.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1937711&dswid=167h>
[2025-05-29].

Trafikverket. (2025b). *Lommabanan, Kävlinge–Arlöv, utbyggnad för persontrafik*.

<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/Lommabanan/> [2025-09-24].

Tåg i Bergslagen. (U.å). *Linjekarta*. <https://tagibergslagen.se/linjekarta/> [2025-03-12].

Watkins, K. E; Ferris, B; Borning, A; Rutherford, G. S; Layton, D. (2011). Where Is My Bus? Impact of mobile real-time information on the perceived and actual wait time of transit riders. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 45(8). S. 839-848.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856411001030> [2025-09-28].

Yang, L; Qian, F; Song, D-F; Zheng; K-J. (2016) Research on Urban Heat-Island Effect. *Procedia Engineering*. 169(1). S. 11-18.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816332039> [2025-09-28].

Victoria Transport Policy Institute. (2025a). Generated Traffic and Induced Travel.

<https://www.vtppi.org/gentraf.pdf> [2025-05-28].

Victoria Transport Policy Institute. (2025b). Evaluating Public Transit Benefits and Costs. <https://www.vtppi.org/tranben.pdf> [2025-09-28].

Zarabi, Z; D. Waygood, E.O; Olsson, L; Friman, M; Gousse-Lessard, A. (2024). Enhancing public transport use: The influence of soft pull interventions. *Transport Policy*. 153. S. 190-203. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X24001227#bib54> [2025-09-28].

Zarabi, Z. (2021). *Toward more sustainable behavior : an investigation into the mobility responses to an involuntary workplace relocation of 10,000 employees in Montreal, Canada*. Doktorsavhandling, Université de Montréal. <https://umontreal.scholaris.ca/items/cbfc057-3b66-4836-b752-3b0e91ed4c20> [2025-09-28].

Zarabi, Z; Gerber, P; Lord, S. (2019). Travel satisfaction vs. Life satisfaction: a weighted decision-making approach. *Sustainability*. 11(19). <https://doi.org/10.3390/su11195309> [2025-09-28].

Zhang, Z; Su, H; Yao, W; Wang, F; Hu, S; Jin, S. (2024). Uncovering the CO2 emissions of vehicles: A well-to-wheel approach. *Fundamental Research*. 4(5). S. 1025-1035. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667325823001930> [2025-09-28].

Öresundståg. (U.å). *Var trafikerar Öresundståg?* <https://www.oresundstag.se/om-oresundstag/var-trafikerar-oresundstag> [2025-03-11].

10. Bilagor

10.1 Intervjuguide

1. Berätta lite om er själva och er verksamhet? (Icebreaker)
2. Summera lite vilka insatser regionen gör för att skapa beteendeförändring hos resenärer?
 - a) Infrastruktursatsningar?
 - b) Mobility Management?
 - c) Styrmedel?
3. Hur ser regionen på användningen av infrastruktursatsningar, mobility management och styrmedel utifrån er kontext?
4. Vilka ser ni som de största barriärerna i just er region för att övertyga resenärer att resa med kollektivtrafiken?
5. Vänder ni er annorlunda mellan olika grupper?
6. Hur ser ert samarbete ut med kommunerna?
7. Hur arbetar kommunerna för att de regionala målen ska mötas?
8. Har ni upplevt några utmaningar när det kommer till ert arbete att uppmuntra fler till att resa med kollektivtrafiken?
9. Hur har era insatser tagits emot av resenärerna?
10. Ser ni någon utvecklingspotential när det kommer till era insatser?
11. Finns det något som hindrar utvecklingen?
12. Hur prioriterat är mobility management osv. av politiken?

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

☒ JA, jag, Tobias Ranevi har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☒ JA, jag, Tobias Ranevi har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.