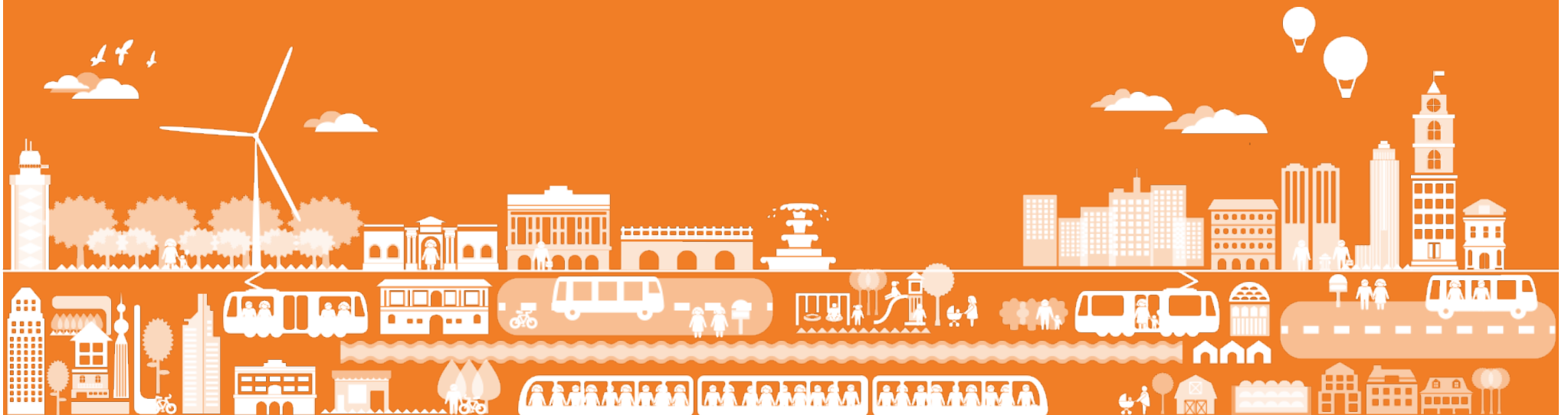


Regional superbuss - samverkansutmaningar för att utveckla regional kollektivtrafik

Lund 2016-10-19 Fredrik Pettersson K2/LTH Trafik & Väg



Vad är regional superbuss?

- Ett koncept inte en buss!
- 1 miljard i Nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025
- 8 regionbusslinjer (SkåneExpressen) uppgraderas till superbussstandard



Vad är “regionalt superbusskoncept”?

- Regional BRT:
- Fordon
- Infrastruktur
- Stationer
- Biljettsystem
- Integrerad transport and bebyggelseplanering
- Integration med lokal/regional/inter-regional kollektivtrafik

Utvecklandet av regionalt superbuss-koncept som samverkansprocess

- Konceptets olika beståndsdelar nödvändiggör samverkan mellan olika självständiga organisationer och avdelningar inom organisationer
- Inspiration från studier om BRT-implementering, tex. Munoz & Geschwinder (2008), Lindau et al (2014), Rizvi & Sclar (2014), Filipe & Marcario (2014), mfl.
- Förmågan till kollektivt handlande är avgörande för genomförande av komplexa kollektivtrafikprojekt.
- Brist på studier som fokuserar på vad som möjliggör kollektivt handlande

Syfte och frågeställningar

Syftet: Undersöka hur samverkan fungerade i konceptutvecklingsfasen för regionalt superbusskoncept

Tre forskningsfrågor:

- Vilka utmaningar mötte man i konceptutvecklingen?
- Lyckades man hantera dessa utmaningar, i så fall hur?
- Vilka är de viktigaste lärdomarna om vill införa liknande regionala BRT koncept någon annanstans?

Forskningsansats - metod

	Organisation	Position	Roll
IP 1	Trafikverket	Tjänsteman - strategisk planering	Nyckelperson i konceptutveckling och stråkstudier
IP2	Trafikverket	Tjänsteman - trafiksäkerhetsspecialist	Kommenterade på trafiksäkerhetsaspekter
IP3	Närings- departmentet	Tjänsteman – involverad i framtagande av Nationell Plan för Transportinfrastruktur	Förhandlade med Trafikverket och regionala politiker och tjänstemän
IP4	Region Skåne	Tjänsteman – senior infrastrukturplanerare	Nyckelperson i konceptutvecklingen
IP5	Region Skåne	Tjänsteman – Kollektivtrafikstrateg RKM	Nyckelperson i konceptutvecklingen och stråkstudier
IP6	Region Skåne	Tjänsteman – projektansvarig för regional superbuss på Skånetrafiken	Nyckelperson i konceptutvecklingen och stråkstudier
IP7	Östra Göinge kommun	Politiker - kommunstyrelsen	Nyckelperson i konceptutvecklingen
IP8	Region Skåne	Politiker – Regionala tillväxtnämnden	Involverad i konceptutvecklingen
IP9	Region Skåne	Politiker – tidigare i Kollektivtrafiknämnden	Kritiker till superbusskonceptet
IP10	NGO	Berörda invånare som agerar genom ett byalag	Kritiker till superbusskonceptet

Forskningsansats - Teori

Samverkan som stegvist tillitsbyggande och lärprocess

Samhandlingens förutsättningar	Andra ordningens värden	Första ordningens värden
<ul style="list-style-type: none">• avsaknad av möjlighet för parter att åstadkomma önskvärda resultat på egen hand	<ul style="list-style-type: none">• förståelse av andra organisationers drivkrafter och roller	<ul style="list-style-type: none">• gemensamma problemdefinitioner och mål
<ul style="list-style-type: none">• ärlig, öppen, respektfull och inkluderande dialog i utforskandet av gemensamma "nyttor"	<ul style="list-style-type: none">• ömsesidig respekt	<ul style="list-style-type: none">• överenskommelser om hur man ska agera i anslutning till den fråga man samverkar
<ul style="list-style-type: none">• handlingsinriktning	<ul style="list-style-type: none">• förtroende	<ul style="list-style-type: none">• samfällt agerande varvid man uppnå något som en enskild organisation inte själv hade klarat av att uppnå
<ul style="list-style-type: none">• resurser, ex. ekonomi, kunskap, mandat, ledarskap	<ul style="list-style-type: none">• engagemang	<ul style="list-style-type: none">• gemensamt skapande av värde där olika parter producerar tjänster eller produkter

Källa: Hrelja, Pettersson, Westerdahl (2016a & 2016b)

Resultat – Samhandlingens förutsättningar

- ”Bottom-up” initiativ – handlingsinriktade regionala aktörer väl medvetna om att de måste samverka för att uppnå sina mål
- Konzeptutvecklingsfasen ganska sluten process – både fördelar och nackdelar
- Öronmärkta pengar i specifika budgetar – åtgärderna behövs på kommunalt vägnät – pengar finns för åtgärder i statliga vägnätet.

Resultat - Förtroendebyggande och ömsesidig respekt

- Hög grad av tillit mellan nyckelpersoner i Trafikverket och Regionen i inledande fas av konceptutveckling.
- ”Jag tror att en framgångsfaktor är att visa enighet gentemot medborgarna... när vi är redo ... då vill jag inte att en kommun sticker regionen eller Trafikverket i ryggen ... Utan vi står bakom det tillsammans och säger: detta var nivån på investeringar vi kommit överens om, kommunen gör detta, och vi gör det här ”(IP1)

Resultat - engagemang för processen

- "Vi känner starkt för det, varje tillfälle vi har, varje chans jag har fått, har jag drivit frågan..." (IP 1)
- "... ute i landet... tror jag inte det är en enda kommun... som bygger en egen bussgata i en by för 1500 invånare... Vi gör det, för vi tror på detta." (IP 7)

Resultat - Första ordningens värde – gemensamma problemdefinitioner och mål

- Idén med regionalt superbusskoncept väl förankrat i politiken och den allmänna synen på sambanden mellan mobilitet och välfärd – d.v.s. kollektivtrafik som verktyg för ”hållbar regionförstoring”.
- Men RSB ”nästbästa lösningen”
- Konsensus kring målbilden på strategisk nivå – men i takt med att konceptet konkretiserats och operationaliseras framträder konflikter

Resultat - Första ordningens värde – gemensamma problemdefinitioner och mål

- Konfliktyta 1: Infrastruktur: kollektivtrafikprioritering vs trafiksäkerhet - inom Trafikverket
- Åtgärder för framkomlighet i RSB för mycket ”quick fix”
- *”...superbuss och kollektivtrafikutbyggnaden nu på senare år har för stora likheter med trafikutbyggnaden på 60-talet. Ungefär, vi har kungens gunst, flytta på er! Så gjorde man när man byggde för bilar... Minimimått för trottoarer, flytta på er, vi river ert hus, vi måste naturligtvis ha fler körfält... det är framtiden och det är liksom det moderna och hela den biten. Så ser jag väldiga likheter i processen ... är det superbuss så är det flytta på er, vi ska fram, vi ska köra konstigt i korsningarna, rakt fram genom cirkulationsplatser.” (IP2)*

Resultat - Första ordningens värde – gemensamma problemdimensioner och mål

- Konflikt 2: Synen på kollektivtrafikens roll för regional utveckling
“Levande landsbygd” vs “Rural urbanism”. Politisk konflikt
- “.. det ser ju ut som om väldigt många busshållplatser försvinner, det blir kanske bara kvar en fjärdedel av hållplatserna. Då tycker jag att man har misslyckats med det regionala uppdraget om ett balanserat Skåne där man kan jobba och ha sin fritid oavsett var man bor. ” (IP 9)
- ”...om man drar in en hållplats så blir det ju sämre just där men å andra sidan så kanske det möjliggör att åka från någon bara lite större ort och ta sig in till Lund eller Malmö för att det går mycket fortare plötsligt och för att det inte är så många stopp... det blir en ... småskalig urbanisering. Att det blir svårt att bo precis utanför den lilla byn, men i byn blir det lättare att bo.” (IP 5)

Diskussion

- *Vilka utmaningar mötte man i konceptutvecklingen?*
- Resursassymetrier – öronmärkta pengar i olika budgetar matchar inte behovet av infrainvesteringar
- Genomförandet av konceptet avhängigt av tillit och förtroende mellan organisationer
- Konsensus kring målbilder på en generell nivå – konflikter kommer till ytan när idén konkretiseras

Diskussion

- “...ju mer processen har gått så har jag ju sett svårigheten med att genomföra konceptet, för jag tänker kanske lite mer med hjärnan än med hjärtat jämfört med 1 år sedan när det gäller superbuss om jag uttrycker mig så, men det skall du inte tolka som att jag är mindre entusiastisk, det är bara det att jag har förstått lite mer...” (IP 1)

