



LUNDS
UNIVERSITET

Landsbygd och hållbar utveckling – hand i hand?

- EN FALLSTUDIE PÅ KRISTIANSTADS KOMMUN
OM ARBETET MED LANDSBYGDSUTVECKLING
OCH HÅLLBAR UTVECKLING

Författare: Emilia Börjesson Skölling

Handledare: Ola Hall

Programnamn: Kandidatprogram i samhällsplanering

Kurskod: SGEL36

Vårterminen 2017

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Abstract

The urbanization and the climate changes are putting pressure on municipalities. A lot of times a denser city and a greater use of public transport is presented as solutions to plan for a more sustainable development. This is a case study on a municipality in Sweden, Kristianstad in the area of Scania, where interviews and document analysis has helped to study the municipality's rural development. These methods have been used to study what the rural development looks like in the municipality of Kristianstad and questions regarding that subject. The empirical material has been analyzed with connection to theories about local structure such as Walter Christaller's Central place theory and Polycentrism, and the concept of sustainable development. Questions regarding how the municipality could plan to make it easier for the people living in the countryside to be able to make more ecologically sustainable decisions are answered. This study shows that the municipality could do more to make it easier to make sustainable choices in the countryside but they are not that willing to make the big investments that are needed.

Keywords: Sustainable development, rural development, countryside, public service, public transport.

Nyckelord: Hållbar utveckling, landsbygdsutveckling, landsbygd, offentlig service, kollektivtrafik.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Syfte och frågeställning	2
1.2 Avgränsning.....	3
1.2.1 Studiens avgränsning.....	3
1.2.2 Begreppsförklaring	3
1.3 Uppsatsens utgångspunkt och disponering	4
1.4 Bakgrund.....	5
1.4.1 Urbanisering ur ett historiskt perspektiv	5
1.4.2 Planeringstraditioner i Sverige	7
1.4.3 Kristianstads kommun och centralort.....	9
2. Teoretiskt ramverk.....	11
2.1 Hållbar utveckling.....	11
2.1.1 Ekologiska fotavtryck.....	13
2.2 Teori.....	13
2.2.1 Centralortsteorin	13
2.2.2 Polycentrism	15
2.3 Tidigare forskning.....	16
2.4 Motivering av teoretiskt ramverk	18
3. Metod och data	20
3.1 Metodologi.....	20
3.2 Fallstudie.....	21
3.2.1 Val av fall	22
3.3 Kvalitativa intervjuer	22
3.3 Dokument.....	24
3.4 Kritisk reflektion av källor och data	26
4. Resultat	28

4.1 Hållbarhet.....	28
4.2 Kollektivtrafik.....	31
4.3 Service	33
5. Analys.....	35
5.1 Hållbarhet.....	35
5.2 Kollektivtrafik.....	38
5.3 Service	40
6. Avslutning	41
6.1 Slutsats	41
6.2 Reflektioner	43
6.3 Framtida forskning.....	43
Referenslista	45
Skriftliga källor	45
Muntliga källor	49
Bilagor	50
Bilaga 1	50
Bilaga 2	51

Figurer

Figur 1.1 Urbaniseringsfaser.....	6
Figur 1.2 Kristianstads kommun.....	10
Figur 2.1 Dimensionerna av hållbarhet.....	12
Figur 2.2 Walter Christallers Centralortsteori.....	14

1. Inledning

Sedan 1800-talet har en tendens att flytta från landet in till staden gått genom Europa (Bergman, 1991). I början av 1800-talet bodde ungefär 90 % av Sveriges befolkning på landsbygden, idag bor ca 85 % i tätorter (Svanström, 2015). Denna process, vilken inneburit en koncentration av människor på en mindre yta, som Sverige och stora delar av världen har gått, och fortfarande går igenom kallas för urbanisering (Gregory, Johnston, Pratt, Watts & Whatmore, 2009). Urbanisering definieras vanligtvis som befolkningsomflyttning från land till stad, eller ett ökat stadsboende (Bergman, 1991; Gregory et al., 2009; Svanström, 2015). Detta leder till att det sker en befolkningstillväxt i städerna och att det samtidigt sker en avbefolkning av landsbygden (Svanström, 2015). Den urbanisering som sker globalt i dag har aldrig varit starkare och FN uppskattar att ungefär 60 % av världens befolkning kommer att bo i urbana områden år 2050 (UN World Commission on Environment and Development, 1987).

Under 1970-talet bodde 81 % av den svenska befolkningen i tätorter, år 2010 hade den siffran bara stigit till 85 % (Svanström, 2015). Detta innebär att urbaniseringsprocessen stabiliserats de senaste 40 åren, men Sverige hade en av Europas snabbaste urbaniseringar från 1940-talet till 1970-talet (Amcoff, 2008; Hall, 2014). Den snabba urbaniseringen har satt sina spår i hela landet, år 2008 bodde Sveriges invånare enbart på en fjärdedel av landets totala areal (Amcoff, 2008). De senaste 30 åren har omflyttningen i Sverige främst skett från mindre tätorter till större städer (Jordbruksverket, 2012). Denna omflyttning i Sverige är den som ökar mest i hela Europa, enligt Eurostats mätningar år 2012 (Eurostat, 2012).

Ett högre tryck på städerna ökar pressen på planeringen när det kommer till utformningen av samhället. Samtidigt lever stora delar av världens befolkning över sina tillgångar, vilket skapat ansenliga problem i form av klimatförändringar. På grund av dessa rådande, och stundande, klimatförändringar har ett högt tryck satts på världens länder för att försöka nå en mer hållbar utveckling än den vi ser idag.

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och att arbeta för att nå en mer hållbar utveckling är kritiskt för nästkommande generationers överlevnad (UN World Commission on Environment and Development, 1987). Som en del i arbetet att nå en mer hållbar utveckling har Sverige tillsammans med många andra åtagit sig utmaningen att arbeta mot det målet (Regeringskansliet, 2016). Detta sätter ytterligare

krav på kommunerna att inte bara hantera urbaniseringen, och de problem som kommer med den processen, utan också arbeta för hållbar utveckling.

Många gånger kommer lösningar som en tätare stad, effektivare energiförsörjning eller minskat transportbehov upp när det talas om att skapa mer hållbara samhällen (Sveriges Kommuner och Landsting, 2010). Urbanisering ses ofta som en del i lösningen på klimatförändringarna. Genom att koncentrera människor på en mindre yta minskar behovet av transporter, och därmed användandet av fossila bränslen (Jordbruksverket, 2012).

Att valet föll på att utföra en fallstudie med Kristianstads kommun som undersökningsenhet berodde på att det är en till ytan stor kommun, där en stor andel av befolkningen bor utanför centralorten. Kristianstads kommun är befolkningsmässigt den fjärde största kommunen i Skåne (Statistiska centralbyrån, 2017). Skåne är det tredje folktätaste länet i Sverige och 90 % av befolkningen bor i tätorterna (Nationalencyklopedin, 2017a). Kristianstads kommun ligger i Nordöstra Skåne och är med sina 1246 kvadratkilometer länets till ytan största kommun (Kristianstads kommun, 2017a; Nationalencyklopedin, 2017b). Vid mätningar i början av år 2017 uppgick invånarantalet till 83 191 stycken varpå ungefär 80 % av dessa bor i tätorter runt om i kommunen (Nationalencyklopedin, 2017b).

Kommunen innehåller 35 kommuner som slogs samman vid den nya kommunindelningen under 1960-talet och tillsammans bildade det nya Kristianstads kommun. Kristianstads kommun innehar ett 40-tal orter, av vilka ungefär 20 stycken har ett invånarantal på över 200 personer. Detta gör att de definieras som tätorter och kommunen är den tätortstätaste i Sverige. Centralorten i kommunen är Kristianstad och 2016 bodde här 36 762 invånare, detta motsvarar ungefär 42 % av det totala invånarantalet i kommunen (Kristianstads kommun, 2017b). På grund av dessa attribut ansågs Kristianstads kommun utgöra ett bra fall för uppsatsens syfte.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur planering gällande landsbygdsutveckling kopplat till hållbar utveckling ser ut på kommunal nivå samt vilka prioriteringar som görs på det området. Vidare ämnar uppsatsen undersöka vad som görs, och kan göras för att utveckla landsbygden så att de som bor där har möjlighet att leva mer resurssnålt

och på så sätt bidra till en mer hållbar utveckling. För att realisera detta har en fallstudie gjorts på Kristianstads kommun.

Huvudfrågeställningen i denna uppsats är:

Hur bör landsbygdsutvecklingen se ut i Kristianstads kommun för att nå en hållbar utveckling?

Huvudfrågeställningen ska besvaras med hjälp av följande tre underfrågor:

- Hur ser Kristianstads kommuns landsbygdsutveckling ut idag?
- Vilka prioriteringar görs inom landsbygdsutvecklingen i Kristianstads kommun?
- Hur ser Kristianstads kommun på utbyggnad av kollektivtrafik och service på landsbygden för att på så vis bidra till en hållbar utveckling?

1.2 Avgränsning

1.2.1 Studiens avgränsning

I denna uppsats kommer den offentliga sektorns arbete med landsbygdsutveckling i Kristianstads kommun att vara i fokus. När det kommer till aspekten om hållbar utveckling på landsbygden kommer enbart den ekologiska dimensionen av hållbarhet att utvärderas. Detaljer gällande koldioxidutsläpp och liknande aspekter kommer inte att undersökas eller utvärderas. Fokus kommer att ligga på resonemang kring kollektivtrafikens och servicens närvaro och betydelse för en mer hållbar utveckling på landsbygden. För enkelheten av denna studies skull kommer förutsättas att alla invånare i kommunen har samma konsumtionsmönster och resursbehov. Skillnader kommer alltså inte att göras vad gäller socioekonomisk status. Dessutom kommer uppsatsen inte på djupet beröra vad landsbygden som källa för naturresurser kan erbjuda vad gäller hållbar utveckling. Denna studie kommer enbart att fokusera på att undersöka vad den offentliga sektorn gör och eventuellt kan göra för att minska landsbygdsbornas ekologiska fotavtryck, och hur de arbetar med frågor om landsbygdsutveckling.

1.2.2 Begreppsförklaring

Hållbar utveckling är enligt Brundtlandskommissionens definition utveckling som möter dagens behov utan att inkräkta på kommande generationers möjligheter att möta sina (UN World Commission on Environment and Development, 1987). Detta är också den definition som kommer att användas i denna uppsats.

Landsbygd är enligt Glesbygdsverkets definition områden med 5 till 45 minuters bilresa till närmsta tätort med mer än 3000 invånare (Glesbygdsverket, 2008). Kristianstads kommun definierar begreppet landsbygd i sin översiktsplan som småorter eller bebyggelse med mindre än 200 invånare som ligger utanför sammanhållen bebyggelse (Kristianstads kommun, 2013). Dessa definitioner kombinerat är den definition som gäller för denna uppsats. Alltså småorter eller bebyggelse med mindre än 200 invånare vilka har 5-45 minuters bilresa till närmsta tätort med mer än 3000 invånare.

Småort definieras av Statistiska centralbyrån som sammanhängande bebyggelse med mellan 50-199 invånare med högst 150 meter mellan husen (2012). Denna definition gäller för denna uppsats.

Tätort definieras i Kristianstads översiktsplan som orter med mer än 200 invånare (Kristianstads kommun, 2013). Statistiska centralbyrån definierar tätorter som en ort med minst 200 invånare med max 200 meter mellan husen (Statistiska centralbyrån, 2012). För denna uppsats gäller Kristianstads kommuns definition då det förenklar vid analys av insamlad data.

Urbanisering är en process som innebär folkomflyttning från land till stad (Gregory et al., 2009; Svanström, 2015).

Översiktsplan är en offentlig strategisk plan över utnyttjande och bevarande av mark och vatten samt lokalisering av bebyggelse, infrastruktur och service. Översiktsplaner är obligatoriska och ska omfatta hela kommunen. Översiktsplanerna ska fungera som riktlinjer för mer fördjupad planering och är inte juridiskt bindande, utan ett politiskt förankrat program för kommunens fysiska planering (Nyström & Tonell, 2012).

1.3 Uppsatsens utgångspunkt och disponering

Denna uppsats grundar sig i ett teoretiskt ramverk bestående av teorier om ortstruktur och konceptet hållbar utveckling, samt ett empiriskt material som utgörs av intervjuer med tjänstemän och politiker på Kristianstads kommun och statliga dokument från denna kommun.

Uppsatsens första kapitel har hittills handlat om att inledande ge en inblick i urbaniseringen kopplat till hållbar utveckling för att sedan lyfta syftet med denna studie.

Det andra kapitlet kommer redogöra för det teoretiska ramverk som denna uppsats är uppbyggd på. I uppsatsens tredje kapitel kommer redogöras för den forskningsstrategi, de metoder och det material som använts för att få svar på frågeställningen och syftet med denna uppsats. Under uppsatsens fjärde kapitel kommer resultatet som det empiriska materialet mynnat ut i redovisas. Uppsatsens femte kapitel innehåller de analyser som gjorts av insamlad data med koppling till det teoretiska ramverket. Det sjätte kapitlet i denna uppsats kommer knyta ihop säcken genom att dra slutsatser utifrån analyserna för att med hjälp av dessa svara på frågeställningarna ställda i denna uppsats. I det sjätte kapitlet kommer ett kort avsnitt med författarens reflektioner kring slutsatsen, det empiriska materialet och de utförda metoderna. Avslutningsvis i det sjätte kapitlet kommer förslag på vidare forskning i ämnet föreslås. Kapitel sju innehåller referenslistan och det sista, åttonde kapitlet, innehåller bilagor.

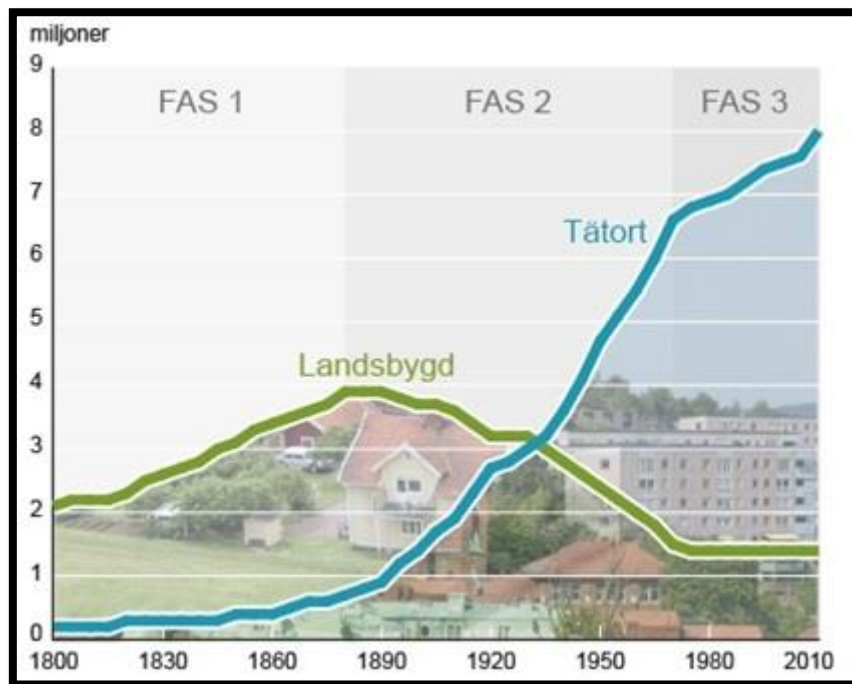
1.4 Bakgrund

Detta avsnitt kommer först att redogöra för hur urbaniseringsprocessen sett ut i Sverige sedan början av 1800-talet, och hur det ser ut idag. Hur synen på staden och stadslivet förändrats i takt med urbaniseringen kommer också att beskrivas. Vidare kommer en kort bakgrund till de klassiska planeringstraditionerna i Sverige att redogöras för samt hur dessa har påverkat planeringen i kommunerna. Efter detta kommer ett avsnitt som kort behandlar fakta om Kristianstads kommun och centralort för att sätta in läsaren i fallets geografiska läge och dess karaktär.

1.4.1 Urbanisering ur ett historiskt perspektiv

Varje land har en urbaniseringskurva där tre faser går att utläsa. Fas ett i alla urbaniseringskurvor kallas för *Tidiga urbaniseringsfasen* och denna befann sig Sverige i vid början av 1800-talet. Vid denna tid bodde enbart 10 % av den svenska befolkningen i städer. Det fanns varken många eller stora städer under denna urbaniseringsfas, med dagens mått mätt. Det var bara tre städer i hela landet som hade ett invånarantal på över 10 000 personer (Svanström, 2015).

Urbaniseringsfaser



Figur 1.1 Urbaniseringens tre faser, Sverige år 1800-2100. Källa: Svanström (2015)

Den snabba urbaniseringen ledde till bland annat sanitära problem och dåliga bostadsförhållanden, vilket i sin tur förde med sig anti-urbana ideal och en slags motvilja gentemot staden och stadslivet. Denna bistra syn på staden i den västerländska kulturen ändrades igen vid 1800-talets mitt då ett försök till att rusta upp städerna påbörjades. I början av 1900-talet fick kommuner mer makt över hur markanvändningen skulle se ut och med detta skifte började ett byggande av den mer funktionella staden. Med detta kom staden att ses som en maskin av den tidens politiker, planerare och arkitekter (Bergman, 1991).

Under början av 1900-talet inleddes fas två av urbaniseringsfaserna, den så kallade *Tillväxtfasen*, och då ökade urbaniseringsgraden från tidigare 15 % till 85 %. Graden av urbanisering indikerar hur stor andel av landets invånare som flyttar från landet till städerna. Antalet städer med invånarantal på över 10 000 personer hade nu ökat från tre till 22 stycken. Under 1930-talet bodde det lika mycket människor i städerna som på landsbygden i Sverige, detta kallas för den demografiska brytpunkten (Svanström, 2015). På 1940-talet bodde ungefär 55 % av Sveriges befolkning i städerna (Hall, 2014). Tiden under 1940- och 50-talet präglades av andra världskriget och människors

syn på staden och samhället kom att ändras till att ses som en slags anonymt massamhälle (Bergman, 1991).

Under slutet av 1950-talet fick bilen en allt större vikt i planeringen och med detta kom också en mer funktionsseparerad planering för staden att ta plats. Med bilens genombrott kom också staden att bli mer utspridd och förorter började ta form vilka skulle förse bostadsområdena omkring med detaljhandel, fritidsaktiviteter och utbildning. Städerna blev starka kärnor i regionerna och hade nu det flesta av de ekonomiska och politiska institutionerna. Debatterna om jordens överbefolkning under 1950-talet förde med sig nya tankar om den superurbana och kompakta staden samtidigt som stadstillväxt fortfarande sågs som något önskvärt (Bergman, 1991). Under 1960-talet bodde 65 % av Sveriges befolkning i städer och på grund av den bostadskris som rådde startades miljonprogramprojektet. Miljonprogramprojektet innebar att den svenska staten under ett par år byggde ungefär en miljon bostäder vilka var lokaliserade till stora lägenhetskomples belägna i förorter runt om i landet (Hall, 2014). Ungefär samtidigt beslutades det att invånare som flyttade närmare sina arbeten skulle få flyttningsbidrag av staten. Dessa två faktorer, miljonprogramprojektet och flyttningsbidraget, gjorde att det skedde en stor inflyttning till storstadsregioner och större tätorter under 1960-talet (Svanström, 2015).

De många proteströrelser som kännetecknar 1970-talet förde med sig en mörkare syn på staden och städerna ansågs ha ogenomtänkta centrummiljöer. Denna anti-urbanism fick dock inte något stort socialt genomslag utan förde snarare med sig motreaktioner i form av en bild av staden som något positivt och önskvärt. Denna uppfattning har sedan 1980-talets början funnits kvar (Bergman, 1991). Den fas som urbaniseringen befinner sig i, och har befunnit sig i sedan mitten på 1970-talet, kallas för *Stabiliseringsfasen* och är den tredje och sista fasen. Med stabiliseringsfasen kännetecknas en mättnad när det kommer till ökning av flyttningar från landsbygd till städer (Svanström, 2015).

1.4.2 Planeringstraditioner i Sverige

Under 1900-talet kunde fyra planeringstraditioner identifieras i Sverige. Den första kallas för Social Reform och var den mest styrande traditionen, där tillväxt och välfärd var de mest uppmärksammade planeringsfrågorna. Den andra är Policy Analysis vilken innebar fokus på rationell planering där de bästa lösningarna söktes (Nyström & Tonell, 2012). Den tredje planeringstraditionen som kunde urskiljas under 1900-talet kallas för

Social Learning vilket kännetecknades av att de människor som blev direkt berörda av planeringspolitiken deltog i själva planeringen. Den sista planeringstraditionen inspirerades av anarkism, feminism och marxism och innebar planer av utopisk och revolutionär form (Nyström & Tonell, 2012).

Det i tidigare avsnitt nämnda miljonprogramsprojektet under 1960- och 70-talen gestaltade den planeringstradition kallad Policy Analysis. Inte bara bostadspolitiken utan också energipolitiken, den fysiska planeringen och ortssystempolitiken hade särdrag som liknade den så kallade Policy Analysis-traditionen. Under 1970-talet fick dialogplaneringen ett visst genomslag, vilken kännetecknas av medborgardeltagande och brukarinflytande. Denna kan närmast liknas vid traditionen om Social Learning. Under slutet av 1980-talet blev den så kallade beställar-/utförarmodellen vanlig för att genom marknadsekonomiska lösningar försöka klara sig igenom den ekonomiska krisen som på denna tid präglade den offentliga sektorn. Som följd av detta får marknadens rationalitet allt mer plats i planeringen och den sociala rationalitetens position försvagas (Nyström & Tonell, 2012).

Under 1960-talet beslutades att kommuner skulle slås ihop för att bilda näringsgeografiskt anpassade områden vilket blev ett nytt skede inom planeringshistorien. Anledningen till att en ny kommunindelning behövdes var att den ökande urbaniseringen hade avbefolkat många landsbygdskommuner vilket medförde att dessa inte längre hade ett tillräckligt stort ekonomiskt underlag för att betala för skola och omsorg. Med hjälp av ekonom-geografer och Christallers teori om centralorter drogs nya gränser för kommunerna och 1037 stycken blev de 290 stycken som finns idag. Det var med centralortsteorin som grund som en regionalpolitik och ortssystempolitik utvecklades vilken styrde så att näringsliv och service lokaliserades till bärkraftiga delar av Sverige (Nyström & Tonell, 2012).

Från att ha haft planering som till största del handlade om nya strukturer under 1900-talet, har 2000-talets trend varit att planera för utveckling, både lokal och regional sådan. Med lokal- och regional utvecklingsplanering menas att planera för att stärka samhällets konkurrensförmåga ur ett lokalt respektive regionalt perspektiv. Nu för tiden ingår det i kommunens roll att se till att det finns fungerande offentlig service att tillgå för invånarna i kommunen (Nyström & Tonell, 2012). Detta innebär för det mesta att kommunen, genom att peka på kommunalekonomiska argument, kan lokalisera både

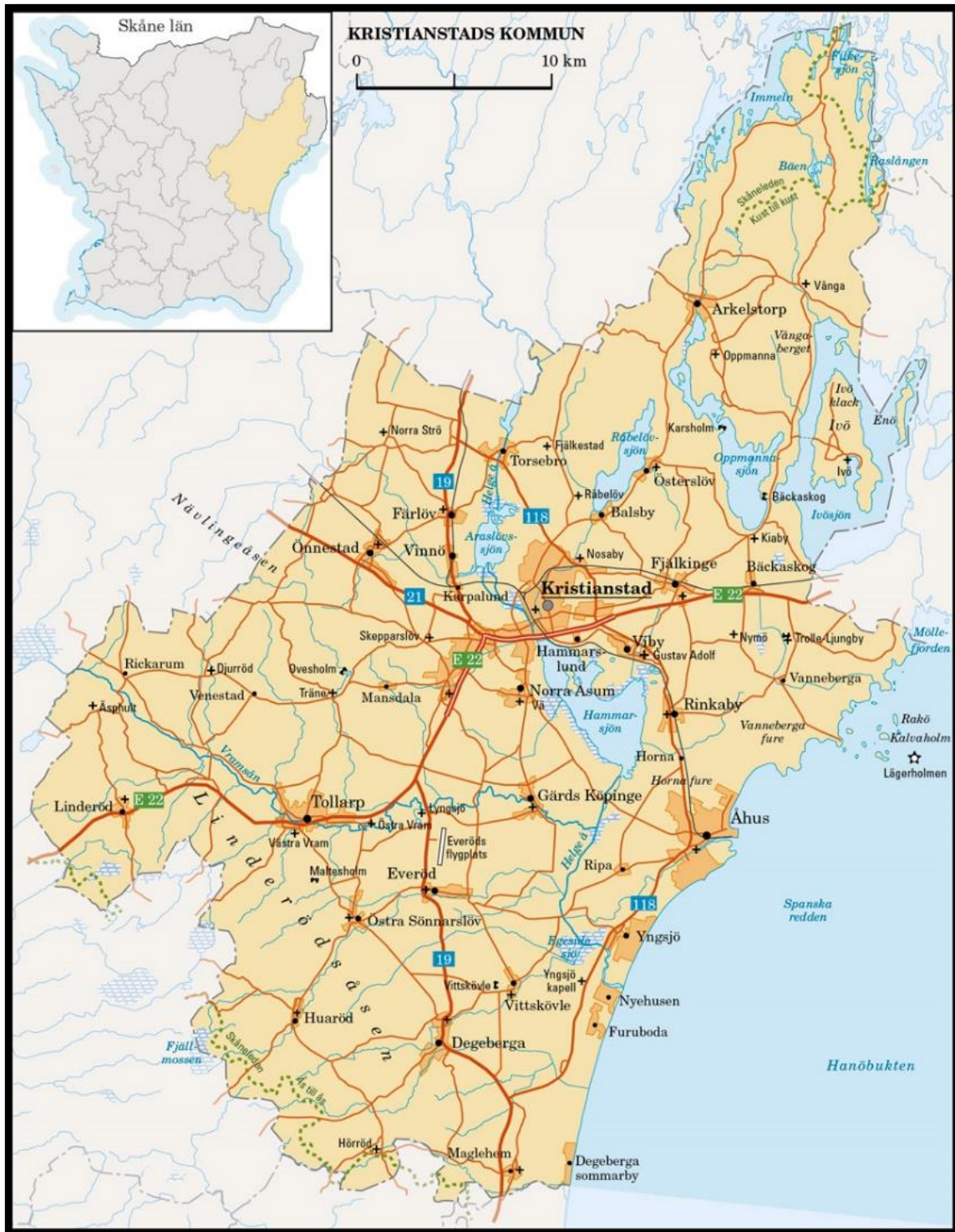
bostäder och verksamheter koncentrerat till tätorter med god infrastruktur, vilket gör att vi får ett allt mer tätbebyggt samhälle (Nyström & Tonell, 2012).

1.4.3 Kristianstads kommun och centralort

Under 1800-talet växte Kristianstad centralort rejält och staden gick från att vara den sextonde till den nionde största staden i Sverige. Denna befolkningsökning mattades dock av och Kristianstad är idag långt efter de stora städerna vad gäller befolkningsmängd (Droste, 2008). Mellan 1930 och 1960 fördubblades befolkningen i staden som då präglades av att vara bas för två militära regementen. Efter att de båda regementena lades ner år 1994, vilket i övrigt var ett hårt slag för stadens identitet, kom fokus att hamna på att bevara natur- och kulturmiljöerna runt om i staden (Kristianstads kommun, 2017c). Kommunen har fortsatt att växa och har sedan 1960 haft en bestående befolkningsökning (Nationalencyklopedin, 2017b).

Kristianstads har en lång tradition av att vara handelsstad och anammar den identiteten genom att under många år ha utvecklat en tät centrumkärna med butiker och serveringar. På senare år har dessutom två stora gallerior etablerats i staden, den första Galleria Boulevard öppnade sin första etapp år 2013 och den andra C4 Shopping beräknas vara redo att öppna första delen i höst, år 2017 (Kristianstads kommun, 2017b; C4 shopping AB, 2017).

Kristianstads kommun



Figur 1.2 Karta över Kristianstads kommun. Källa: Nationalencyklopedin (2017b)

2. Teoretiskt ramverk

I det här avsnittet kommer de teoretiska utgångspunkter, vilka denna uppsats är uppbyggd på, presenteras. Uppsatsen handlar om landsbygdsutveckling på kommunal nivå med den ekologiska hållbarheten som grund. Syftet med teoriavsnittet är att sätta empirin i ett sammanhang och ge förklaringar till det resultat som empirin visar. För att nå detta kommer avsnittet börja med att presentera konceptet hållbar utveckling kopplat till ekologiska fotavtryck, för att sedan gå över till en redogörelse för teorier kopplade till ortstruktur. Trots att hållbar utveckling inte är en teori utan mer ett politiskt koncept, är det för denna uppsats skull relevant att i detta avsnitt redogöra för vad det konceptet innebär.

2.1 Hållbar utveckling

När befolkningen blir större leder det inte enbart till en ökning i efterfrågan av mat och förnödenheter, utan också till en ökad efterfrågan på bostäder, infrastruktur och service. Denna utveckling leder till ett ökat användande av naturresurser och därmed också utarmande av oersättlig natur. På 1960-talet låg fokus på att upptäcka miljögifter i vår omgivning, 1970- och 80-talen handlade det mer om övergödning och försurning av marker och 1990-talets stora fokus var de globala miljöproblemen. Den miljöfråga som fått störst genomslag i början av 2000-talet handlar om existentiellt-materiella problem. Men de olika skiftningarna har inte inneburit att klimatproblemen glömts bort utan snarare att de är så självklara att de finns med i bakgrunden i all planering (Wärneryd & Hallin, 2002).

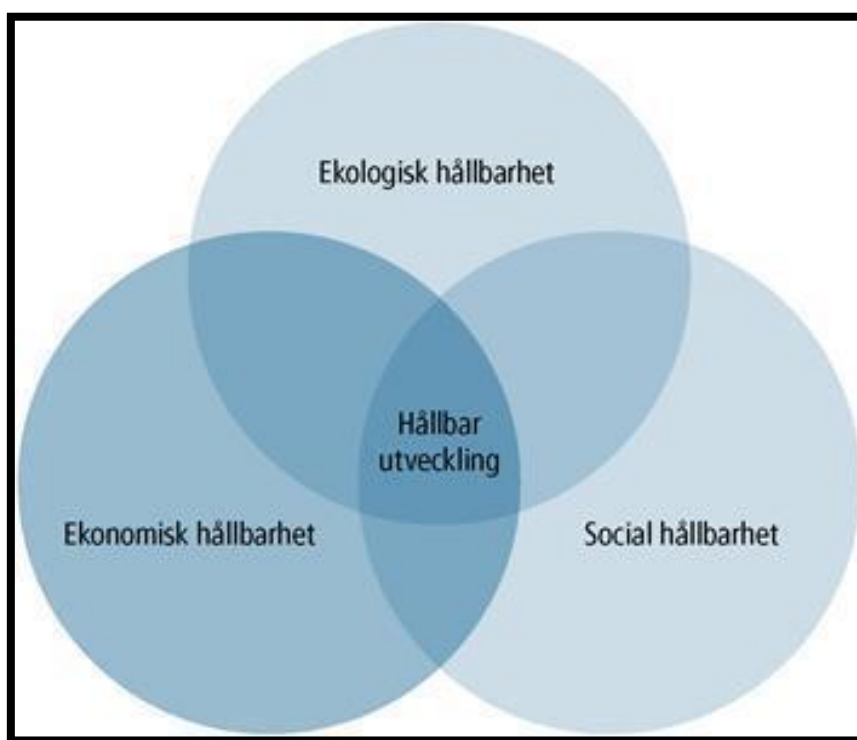
Begreppet hållbar utveckling etablerades i slutet av 1980-talet under Brundtlandskommissionens rapport *Our Common Future* som en global strategi för en mer resurseffektiv samhällsutveckling (UN World Commission on Environment and Development, 1987; Wärneryd & Hallin, 2002). Hållbar utveckling definieras i rapporten *Our Common Future* på följande vis:

”Hållbar utveckling är utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.” (Författarens översättning)

UN World Commission on Environment and Development, 1987:41

Det var också i samband med Bruntlandsrapporten som begreppet fick den allmänna definitionen (Wärneryd & Hallin, 2002). Hållbarhet har tre dimensioner; *ekonomisk*, *social* och *ekologisk hållbarhet* (Campbell, 2016). Med ekonomisk hållbarhet förknippas välfärd och långvarig tillväxt, social hållbarhet brukar innebära social rättvisa och ekologisk hållbarhet kopplas ofta ihop med hushållandet av naturresurser. De tre dimensionerna kan inte separeras från varandra om hållbar utveckling ska nås, eftersom till exempel miljöpåverkan också är ett ekonomiskt problem (Jordbruksverket, 2013a). Målet är att skapa en balans mellan ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling för att ett samhälle ska ses som hållbart (Campbell, 2016).

Dimensionerna av hållbarhet



Figur 2.1 De tre dimensionerna av hållbarhet och hur de tillsammans bildar hållbar utveckling.
Källa: Skurups kommun (2017)

I samband med den ökade urbaniseringen skapas problem och utmaningar för en hållbar utveckling sett ur ett ekologiskt perspektiv. Idag sker över 70 % av världens koldioxidutsläpp i städerna. Som ett resultat av detta behöver den befintliga infrastrukturen ses över och utvecklas. Det moderna samhället, och främst stadslivet, är enormt resurskrävande vilket medför stora problem för klimatet (WWF, 2017a). Städerna är dock inte bara bärare av problem utan också möjligheter, det är här som det

främsta arbetet med hållbar utveckling sker. Samhället bör fortsätta utvecklas till att erbjuda goda möjligheter till ett mer resurssnålt levnadssätt. Ett av de viktigaste områdena att fokusera på är transporter då bilen står för största delen av koldioxidutsläppen i dagens samhälle. Utvecklingen går mot visioner om täta och gröna städer med blandade funktioner. Beslutsfattare på alla nivåer bör arbeta för att tillåta invånarna att leva hållbara liv (WWF, 2017a).

2.1.1 Ekologiska fotavtryck

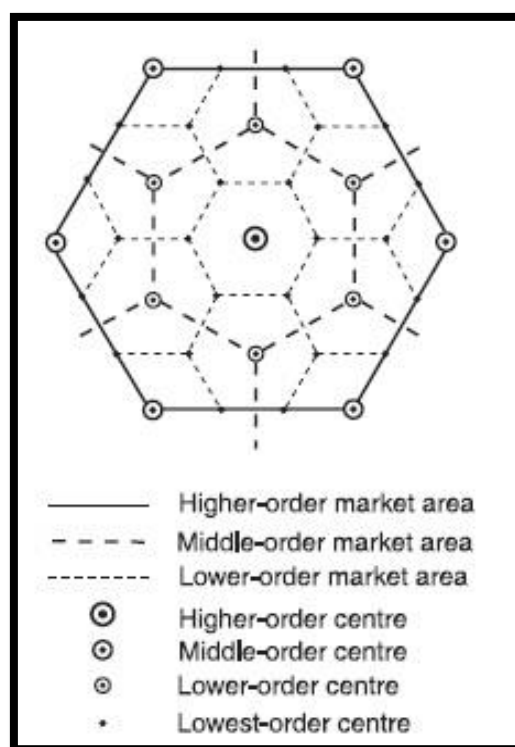
Varje gång människor konsumerar varor, använder transportmedel eller värmer upp husen placeras ett ekologiskt fotavtryck av varierande storlek på jorden. Det ekologiska fotavtrycket handlar om hur mycket resurser som går åt vid konsumtionen av varor och tjänster, alltså hur stor plats människor tar på jorden rent ekologiskt (WWF, 2017b; Wärneryd & Hallin, 2002). För att lämna så litet ekologiskt fotavtryck som möjligt bör varje person inte använda mer resurser än de som finns inom det egna bostadsområdet. Ju mer resurser som tas ifrån andra områden desto större blir avtrycket (Wärneryd & Hallin, 2002). Idag konsumerar människor i västvärlden mer än någonsin, vilket resulterar i större ekologiska fotavtryck per person. Av dessa ekologiska fotavtryck orsakas ungefär hälften av fossila bränslen vilket visar på vikten av att mer klimatsmarta transportmedel finns att tillgå. Utvecklandet av mer kollektivtrafik påverkar människors möjligheter att resa mer hållbart än som sker idag (WWF, 2017b).

2.2 Teori

2.2.1 Centralortsteorin

Skånes flerkärniga ortstruktur förklaras lämpligast med utgångspunkt i Walter Christallers Centralortsteori. Centralortsteorin förklarad av Michael Pacione i boken *Urban Geography: A Global Perspective*, vilken är den version som används i denna uppsats, är i grunden en ekonomisk teori som söker förklara orters lokalisering, eller snarare marknadens utformning inom och mellan dessa orter. Denna modell är en förenklad version av verkligheten som bland annat förutsätter en jämn terräng där transportförutsättningarna är samma i alla riktningar och att det bara finns ett transportmedel. Vidare förutsätter teorin att befolkningen är jämnt fördelad geografiskt och att alla konsumenter handlar rationellt, alltså väljer det närmsta alternativet för att tillgodose sina behov (Pacione, 2009).

Walter Christallers Centralortsteori



Figur 2.2 Walter Christallers modell om orters och marknadens lokalisering och kopplingar.
Källa: Pacione (2009)

Christallers teori lämpar sig till att användas för att förklara hur servicenoder är lokaliserade för att tjäna de omkringliggande områdena. Grundkoncepten i teorin går ut på att det för det första att det finns en befolkningströskel, *The threshold population*, vilken utgör den minsta befolkningmängden som krävs för att servicen ska levereras. För det andra att det finns en räckvidd för varje vara eller service, *The range of a good*. Med denna räckvidd menas det maximala avståndet människor är beredda att resa för att nå servicen. Vid en viss punkt kommer besväret för att få tag på servicen överstiga behovet av att nå den (Pacione, 2009).

På grund befolkningströskel och räckvidd för varje vara och typ av service lokaliseras centra som innehar dessa enligt en hierarkisk ordning. De minsta orterna innehar enbart varor och service som människor konsumerar på daglig basis då de endast ska tillgodose det närmsta områdets behov. De största orterna, städerna, har ett större utbud eftersom de ska erbjuda service till ett större område. Alla centra oavsett hur stora de är bör enligt denna teori ligga med tillräckligt långa avstånd från varandra för att inte inkräkta på varandras upptagningsområde (Pacione, 2009). Kort sagt handlar denna teori om att

ortstrukturen är uppbyggt av ett sorts hierarkiskt nodsystem där varje nod innehåller en servicebas vilken blir bredare ju större noden är. Ju större nod desto större område att tillgodose med service (Pacione, 2009).

Det finns en hel del kritik mot denna teori, förutom den förenklade versionen av verkligheten som nämnts tidigare. Bland annat har den kritiserats för att vara alltför ekonomideterministisk och helt förbiset andra anledningar till lokaliseringen. Dessutom har de allra minsta orterna förlorat sina roller som servicenoder till följd av den ökade mobiliteten, som idag syns i stora delar av västvärlden, vilket har resulterat i att verksamheter stängts ner. Därför har denna teori ibland kritiserats för att vara omodern i dagens urbana samhälle, där förklaringar till ortstrukturer snarare kanske bör sökas i nätverksmodeller som poängterar vikten av orters sammankopplingar genom olika flöden (Pacione, 2009). Men trots denna kritik lever tankar kring centralortsteorin kvar i många områden i Sverige, inte minst då den kommunindelning vi ser idag härstammar från just denna teori. Därför är det relevant att med hjälp av denna teori försöka förklara den ortstruktur som fortfarande finns i kommunerna (Nyström & Tonell, 2012).

2.2.2 Polycentrism

En något nyare teori om ortstrukturer än den Christaller förespråkar är den om flöden mellan orter, kallad nätverksmodell eller polycentrism. Polycentrism används ofta som en strategi för att främja en mer balanserad rumslig utveckling där befolkningen har tillgång till ett basutbud av service och varor. Vidare används polycentrism som ett verktyg i debatten kring mer utvecklade infrastrukturer som ska gynna tillgängligheten för invånarna. Denna teori om flöden som en orsak till ortstrukturen som finns i västvärlden används också för att försöka förebygga att städer sprider ut sig, det som kallas för urban sprawl. Att hämma urban sprawl ska generera en mer hållbar utveckling genom att koncentrera all verksamhet i de redan existerande urbana områdena. Polycentrism är också nära kopplat till den utmaning som finns i att alla ska ha lika tillgång till service och bekvämligheter (Decoville & Olivier, 2014).

Det finns två olika typer av polycentriska regioner där den första benämns som en *Hierarkisk polycentrisk region*, vilket innebär att det finns flera urbana centra i regionen och de mindre är beroende av de större när det kommer till försörjning av varor och service (Adolphson, Johansson & Van Well, 2006). Den andra kallas för *Komplementär polycentrisk region* vilket kännetecknas av att det finns flera urbana centra som

samverkar och tillsammans bildar en arena för varor och service som annars enbart återfinns i större centra. Skåne regionen anses vara en sådan komplementär polycentrisk region som tillsammans skapar goda förutsättningar för tillgång till varor och service (Adolphson et al., 2006). Kristianstads kommun kan liknas vid en hierarkisk polycentrisk region. Då centralorten utgör största orten med bäst utbud av service och sedan blir utbudet sämre ju mindre orten blir.

2.3 Tidigare forskning

Den tidigare forskning som används i denna uppsats är forskning som utförts på området hållbar utveckling kopplat till landsbygdsutveckling i Sverige. Det finns en stor mängd forskning på dessa områden var för sig samt även på internationell nivå, men för denna studies skull har detta avgränsats till just landsbygdsutveckling och hållbar utveckling kopplat till det i en svensk kontext.

Jordbruksverket har tagit fram en webbpublikation som heter *Allt om landet* som handlar om livet på landsbygden. Här finns kapitel om bland annat service och infrastruktur samt miljö och hållbarhet. I avsnittet *Allt om service och infrastruktur på landsbygden* går bland annat att läsa att de som bor på landsbygden i genomsnitt äger fler bilar än de som bor i städerna och att de också använder sig av bilen som transportmedel i större utsträckning. I detta kapitel står det också att människor på landsbygden åker färre resor med kollektivtrafik än de som bor i staden, men att de åker mycket längre sträckor när det väl gör det. Som förklaring till den ofta dåligt utbyggda kollektivtrafiken på landsbygden används det tunna befolkningsunderlag och det mer utspridda bostäderna som finns där. Det är mer samhällsekonomiskt lönsamt att utveckla kollektivtrafiken i städerna än det är på landsbygden då det kostar mer ju längre avstånden är. Som en följd av detta är landsbygdsborna beroende av bilen som transportmedel i mycket större utsträckning än stadsborna (Jordbruksverket, 2013b).

I kapitlet *Allt om miljö och hållbarhet på landsbygden* står det att miljön inte blir bättre av att alla flyttar ut på landsbygden, men de blir inte heller bättre av att alla flyttar in till städerna som är den tendens som råder världen över. Anledningen till att inte en flytt ut på landsbygden sparar miljön från förstöring har främst att göra med att invånare på landet ofta använder bilen i större utsträckning, då de är beroende av denna som transportmedel eftersom kollektivtrafiken ofta är bristfällig (Jordbruksverket, 2013a).

Eftersom stadsbor i genomsnitt konsumerar mer, vilket leder till ökad energiförbrukning, betyder alltså inte urbaniseringen att klimatproblemen blir lösta. Staden och landsbygden är beroende av varandra för att utvecklas men det krävs att tid och kapital satsas på landsbygden för att denna ska lyckas generera miljönyttor (Jordbruksverket, 2013a).

Jordbruksverket har utöver publikationen *Allt om landet* sammanställt en rapport som heter *Hållbar samhällsutveckling - vad innebär det?* som har till ämne om den utveckling som sker idag, mot ett allt mer urbaniserat samhälle, kan betraktas som hållbar utveckling. I denna rapport poängteras att ifall det är befolkningsunderlag som avgör hur samhällets medel ska distribueras kommer landsbygden att få en betydligt mindre del. Förutsatt att samhällsmedel används för att utveckla samhället till ett mer hållbart sådant kommer landsbygdens möjligheter till detta att försvagas. Det framgår i rapporten att studier visar att det ekologiska fotavtrycket från stadsbor i genomsnitt är märkbart mindre än det från landsbygdsbor. Framst beror detta på att de som bor på landsbygden inte har möjlighet att hålla samma konsumtionsnivå som en stadsbo utan att fotavtrycket blir större. Det handlar alltså inte om att landsbygdsbor konsumerar mer eller använder sig av resurser på ett mer slösaktigt sätt, utan snarare om att de inte erbjuds samma möjlighet till hållbara alternativ. Rapporten slår fast att det krävs investeringar i infrastruktur och service av offentliga medel för att landsbygdsbor ska ges samma möjligheter till hållbara alternativ som stadsbor (Jordbruksverket, 2012). I rapporten ställer sig författarna frågan;

”Lever landsbygdens invånare mer hållbart än stadsborna eller gör städernas mer utvecklade infrastrukturer det enklare för stadsinvånare att leva och konsumera på ett miljövänligt sätt?”

Jordbruksverket, 2012:16

Det är enklare att leva miljömässigt hållbart i städerna. Detta beror först och främst på det stora befolkningsunderlag som finns i städerna vilket utgör en god grund för investeringar i infrastruktur och service som gör det möjligt att leva mer hållbart. Dessa investeringar möjliggör också att uppnå en hög levnadsstandard utan att använda sig av lika stor mängd resurser som boende på landsbygden behöver för att uppnå samma standard (Jordbruksverket, 2012).

Enligt denna rapport finns det inget som pekar på att en ökad urbanisering skulle leda till en ökad miljöförstöring, så länge investeringar görs för att utveckla mer hållbara alternativ till de energislösande och utsläppsstora källorna. Däremot finns det ett glapp i utvecklingen när det kommer till att skapa ett mer hållbart samhälle. Det har visat sig att det finns en stor efterfrågan på investeringar i infrastruktur och service på landsbygden men att det inte finns en lika stor investeringsvilja. Den samhällsnytta som nås genom investeringarna är ofta kollektiv vilket minskar intresset att investera hos den privata sektorn. Anledningen till att det finns ett lägre investeringsintresse också från den offentliga sektorn har att göra med det redan nämnda lilla befolkningsunderlaget. De satsningar som krävs på landsbygden kostar betydligt mer för samhället om befolkningsunderlaget är litet vilket gör att det ses som mindre samhällsnyttigt än att satsa på utvecklingen av städerna (Jordbruksverket, 2012).

Landsbygdens förmåga att bidra till ett mer hållbart samhälle är en direkt funktion av investeringar som görs för att underlätta ett mer hållbart konsumerande och resursanvändande. Om landsbygdsbor kunnat nå samma konsumtionsnivå som de som bor i städerna utan att deras ekologiska fotavtryck skulle blir större hade de varit med och bidragit till en mer hållbar utveckling. Jordbruksverket menar att investeringar på landsbygden av denna sort dessutom skulle bidra till att öka attraktionskraften för landsbygden och därmed säkerställa att de resurser som finns där inte lämnas outnyttjade. Rapporten fortsätter med att poängtera att hållbar utveckling inte kan nå ifall det inte finns en balans mellan de tre dimensionerna av hållbarhet. De tre dimensionerna kan riskera att underminera varandra om inte ett aktivt val görs att satsa på alla tre i samma utsträckning. Vid enbart arbete för ekonomisk hållbarhet finns en risk att detta sker på bekostnad av social rättvisa eller att det leder till en ökad miljöförstöring. Med den ökade urbaniseringen världen över är denna balansgång viktigare än någonsin (Jordbruksverket, 2012).

2.4 Motivering av teoretiskt ramverk

De teorier samt tidigare forskning som presenterats i föregående avsnitt kommer utgöra stödet för analysen av det empiriska materialet. Centralortsteorin kommer användas för att förklara varför kommunens arbete ser ut som det gör och polycentrismen kommer användas för att poängtera vikten av sammankopplade orter i ett samhälle. Hållbar

utveckling är det som kommer vara genomgående i analysen av insamlad data. Konceptet hållbar utveckling kommer att fungera som stöd vid analysen av kommunens planer samt attityder gällande kollektivtrafik och service på landsbygden. Vidare kommer hållbar utveckling diskuteras i samband med det ekologiska fotavtryck landsbygdsbor lämnar och hur detta skulle kunna reduceras. Den tidigare forskningen kommer att ligga som stöd för de argument som förs fram i diskussionsavsnittet samt till viss del även användas i analysen.

3. Metod och data

Detta stycke syftar till att redogöra för metodologin som denna studie grundar sig på. Utöver detta kommer en genomgång av vilka metoder som använts för datainsamling samt vilka analysmetoder som använts för att utföra studien. Vidare ämnar detta avsnitt redogöra för hur forskningsprocessen och analysarbetet gått till, samt vilka eventuella brister som finns med de använda metoderna och det insamlade materialet.

3.1 Metodologi

Studien grundar sig på kvalitativ forskningsstrategi vilket oftast innebär att forskaren lägger tonvikt på betydelsen av ord och meningar, snarare än kvantifieringen av dem, när det kommer till insamling och analyserande av data (Green & Hallin, 2013; Hammersley, 2013; Ryen, 2004). Kvalitativ forskning innebär att fenomenet studeras i sin naturliga miljö och att forskaren försöker tolka detta utifrån den mening som människor tillskriver det (Ryen, 2004). Kvalitativa forskningsstrategier, som den använd i denna uppsats, söker snarare vara beskrivande och förklarande, än hypotestestande, samt tillåter en mer flexibel forskningsprocess. Denna flexibilitet lyser igenom i hela den empiriska undersökning som utförts i denna studie. Kvalitativa forskningsstrategier erbjuder också en mer flexibel analysprocess, vilket gjort det möjligt att i denna uppsats identifiera teman i det empiriska materialet som kopplats ihop med det teoretiska ramverket (Hammersley, 2013). Den metod använd i denna studie är en abduktiv sådan, kännetecknande av att empiri och teori används växelvis för att låta metoder och teori växa fram under arbetets gång (Green & Hallin, 2013; Ryen, 2004).

Diskussioner kring huruvida forskning kan inbringa objektiv verklighet eller inte, och ifall denna verklighet då är beroende av vårt subjektiva medvetande är något som varje forskare bör ta ställning till vid utförande av all forskning, även småskalig sådan. Denna studie utgår från principen att det finns en objektiv sanning och att denna kan existera utan ett subjektivt medvetande, alternativet hade varit att varje forskare själv varit tvungen att utföra all forskning för att nå kunskap. Dessutom förutsätter denna uppsats att empiriska undersökningar likt denna kan erbjuda kunskap om samhället (Esiasson, Gilljam, Oscarsson & Wängnerud, 2005).

För att forskningen ska ses som objektiv ska forskningen i största möjliga mån vara oberoende av den forskare som genomfört studien. Detta innebär att vem som helst ska kunna utföra studien på samma sätt och komma fram till samma resultat, då har studien en hög reliabilitet. En forskningsstudies reliabilitet handlar om pålitligheten gällande det insamlade materialet, alltså att inga slarvfel eller missar gjorts vid insamlandet (Esiasson et al., 2005; Ryen, 2004). För att säkra hög reliabilitet i forskningen bör processen beskrivas så detaljerat som möjligt (Ryen, 2004).

Validitet har att göra med huruvida det insamlade materialet reflekterar sanningen och verkligheten om och kring det studerade fenomenet. Validitet har också att göra med om insamlad data kan svara på de frågor som är uppställda i forskningen (Denscombe, 2005). Kort sagt har en forskning hög validitet om den har hög överförbarhet och trovärdighet. För att säkra hög validitet kan forskaren till exempel jämföra information från intervjuerna med varandra samt med dokument kopplade till forskningsproblemet för att säkra att informationen är sanningsenlig (Ryen, 2004). För att en forskningsstudie ska vara korrekt genomförd bör både studiens validitet och reliabilitet vara hög (Esiasson et al., 2005). Säkerhetsåtgärderna nämnda för att nå så hög validitet och reliabilitet som möjligt är i denna studie tagna.

3.2 Fallstudie

I denna uppsats är en fallstudie på enbart ett fall utförd vilket är en vanlig väg att gå när det kommer till kvalitativ forskning, då kan erbjuda en djupare förståelse av komplexiteten i fallet (Hammersley, 2013; Yin, 2010) Då en fallstudie uppges generera en detaljerad och djupgående förståelse av en process eller ett fenomen ansågs detta vara en lämplig forskningsstrategi för denna uppsats (Denscombe, 2009; Flyvberg, 2011; Yin, 2010) Eftersom syftet med denna studie är att se hur olika processer och fenomen hänger ihop och påverkar varandra ansågs en fallstudie lämplig som strategi för att skapa förståelse kring detta och generera en holistisk bild (Denscombe, 2009; Flyvberg, 2011). Fallstudier används också med fördel då mer än en metod används för att undersöka fenomenet eller processen, vilket ansågs mest passande för målet med denna uppsats (Denscombe, 2009)

3.2.1 Val av fall

Med utgångspunkt i den valda frågeställningen valdes ett fall som klassas som en avvikande undersökningsenhet. Denna typ av fall karaktäriseras av att det utgör en kontrast mot normen. Det ansågs intressantare att bygga upp uppsatsen runt ett fall som är unikt och som innehar de attribut som ansågs lämpliga för uppsatsen syfte. Fallet har alltså valts ut på grund av att det innefattar en rad attribut som här ansågs lämpliga för att svara på uppsatsens frågeställning (Denscombe, 2009).

Det attribut som ansågs viktigast för att besvara frågeställningen var att en stor del av befolkningen bodde utanför centralorten. Ett ytterligare kriterium för valet av undersökningsenhet var att det skulle vara en skånsk kommun. Anledningen till detta var att det ansågs mest intressant att studera studiens frågor i förhållande till södra Sverige, då kommunerna i norra Sverige står inför helt andra utmaningar när det kommer till landsbygdsfrågor. Att fallet skulle utgöras av en skånsk kommun ansågs vidare lämpligt då frågor om hållbar utveckling kopplat till landsbygdsutveckling skulle undersökas, detta då Skåne innehar ett stort antal tätorter med korta avstånd mellan varandra samt nära kopplingar mellan stad och landsbygd (Region Skåne/Strukturbild Skåne, 2011). På grund av detta valdes Kristianstads kommun att utgöra fallet i fallstudien.

3.3 Kvalitativa intervjuer

I denna uppsats har kvalitativa intervjuer utförts då det är ett sätt att ge forskaren utrymme för att ställa mer djupgående följdfrågor, om så behövs, och därmed också få en djupare uppfattning av informanternas perspektiv kring ämnet (Denscombe, 2009; Hammersley, 2013). Intervjuerna har varit flexibla i form av att informanterna har tillåtits prata relativt fritt runt ett par frågor rörande frågeställningen (Hammersley, 2013).

Kvalitativa intervjuer kan liknas vid en konversation mellan informanten och forskaren (Hammersley, 2013). Denna form av intervjuer kallas för semistrukturerade intervjuer och används med fördel då det är av värde för undersökningen att få tillgång till djupgående information och ta del av nyckelpersoners kunskap och resonemang kring frågan. Under dessa semistrukturerade intervjuer har informanterna tillåtits utveckla sina idéer och tala utförligt och fritt runt vissa ämnen och frågor (Denscombe, 2009). För att

ändå ha en viss kontroll över intervjuförloppet har en intervjumall (se bilaga 8.1.1 och 8.1.2) utförts som legat till grund för intervjuerna och fungerat som stöd då inte informanterna själva utvecklat sina svar (Denscombe, 2009).

En väsentlig del i att utföra kvalitativa intervjuer i denna studie har varit att ta del av kunskap som nyckelpersoner, inom fallets gränser, innehar. Nyckelpersoner har i detta fall varit personer med god kännedom om landsbygdsutveckling och planering runt detta i Kristianstads kommun. Urvalet av informanter har i denna uppsats varit subjektivt där de personer som förväntas ha rätt kunskap att bidra med valts ut i första hand (Denscombe, 2009).

De personer som valts ut är personer som arbetar inom kommunen och som tack vare sina yrkesroller förväntats ha god kunskap om uppsatsämnet. Kontakt togs med ordförande för kommunstyrelsen via mejl, denne förmedlade sedan kontakt vidare med ordförande för landsbygdsrådet. Vid detta tillfälle användes snöbollseffekten, där en person hänvisar vidare till nästa, för att få vidare kontakt med rätt personer för uppsatsens syfte (Denscombe, 2009). Senare togs kontakt med planavdelningen på Kristianstads kommun via mejl med förfrågan om intervju med lämplig person varpå Plan- och bygglovschefen svarade. Vid kvalitativ forskning används med fördel färre informanter då intervjuerna ska vara djupgående och därmed ofta blir långa (Ryen, 2004).

Innan intervjuerna startade informerades informanterna om vad syftet med uppsatsen var och vad som förväntades av deras medverkande. Vidare informerades de om att det var helt frivilligt att delta och att de när som helst under processens gång kunde dra tillbaka sin medverkan (Denscombe, 2009). Tillslut utfördes alltså intervjuer med tre nyckelpersoner inom Kristianstads kommun som ansågs ha betydande kunskap om landsbygdsutvecklingsfrågor. Dessa tre personer är; kommunalråd på Kristianstads kommun [Informant A], verksam i Landsbygdsrådet i Kristianstads kommun [Informant B] samt tjänsteman på planavdelningen på Kristianstads kommun [Informant C]. Intervjuerna med informant A och B var personliga, vilket kännetecknas av att forskaren och informanten ses ansikte mot ansikte (Denscombe, 2009). Intervjun med informant C utfördes över telefon då denne inte hade tid att ses. Intervjuerna hölls med Informant A den 11 april 2017, med Informant B den 12 april 2017 och med Informant C den 28 april 2017.

Intervjuerna började med att informanterna fick presentera sig och sin yrkesroll för att de skulle få känna av situationen lite innan intervjun började. Efter att informanterna fått presentera sig informerades de om vad uppsatsens syfte var och vilka teman frågorna skulle beröra. Fördelen med intervjuer där bara en person i taget intervjuas är att det enbart är en källa som behövs kontrolleras samt att det är lättare att ställa följdfrågor då det bara är en informants svar att förhålla sig till åt gången. Det underlättar också vid transkribering då det enbart är en persons röst att uppmärksamma vilket minskar risken för att data ska missförstås (Denscombe, 2009).

Vid intervju med informant A och C har samtalen spelats in för att sedan i efterhand transkriberas. Att använda sig av inspelning tillåter forskaren att fokusera på vad informanten säger och samtidigt få med allt som sägs under intervjun (Denscombe, 2009; Ryen, 2004). Informant B ville inte bli inspelad vilket resulterade i att anteckningar fördes istället. Vid intervju med informant A och B valde dessa var och när intervjuerna skulle ske. Informant C beslutade vilken dag intervjun skulle ske.

Vid analyserandet av intervjuerna har insamlad data satts in i kategorier i form av relevanta teman som sedan har fungerat som grund för att hjälpa till att svara på uppsatsens frågeställningar (Denscombe, 2009; Ryen, 2004). Detta är ett vanligt första steg vid analyserandet av den stora mängd data som kvalitativ forskning ofta genererar. Vidare har dessa teman använts för att jämföra svaren från de olika informanterna (Ryen, 2004). De teman som valts ut är kopplade till landsbygdsutveckling och hållbar utveckling samt strategier för att nå sådan utveckling. Intervjuerna har sammanfattats efter bestämda teman som är: *hållbarhet*, *service* och *kollektivtrafik*, för att se mönster i intervjuerna gällande dessa teman.

3.3 Dokument

Sekundärdata utgörs i denna uppsats av skriftliga källor i form av dokument från Kristianstads kommun. Dessa har legat till grund för undersökningen genom att ge studien en kontext och ett sammanhang. Dokumenten har i denna studie också fungerat som underlag vid kontrollerande av uppgifter lämnade av informanter (Denscombe, 2009). Då denna studie täcker in ett brett ämne har inte alltid hela texterna analyserats utan ibland har relevanta delar eller kapitel som passar in i undersökningsområdet valts ut. De dokument som har använts för att besvara frågeställningen i denna uppsats är

kapitel tre i Kristianstads kommuns Översiktsplan som berör landsbygdstuveckling, Översiktsplanens sammanfattning och Kristianstads kommuns Landsbygdsstrategi.

Då uppsatsen har en kvalitativ ansats måste data hämtad från dokumenten analyseras och tolkas (Denscombe, 2009). Dokumentanalys är en lämplig metod när det kommer till kvalitativa fallstudier då den ger en deskriptiv inblick i fenomenet eller processen som ska undersökas och hjälper forskaren att nå insikter och förståelse kring denna (Boréus, 2013; Bowen, 2009). Dokumentanalys kan med fördel användas som forskningsmetod då det sätter forskningsproblemet i en kontext (Bowen, 2009; Esiasson et al., 2005). Vidare erbjuder en kvalitativ dokumentanalys en analys av helheten vilket för den här studien är viktigare än till exempel ett kvantifierbart räknande av ord. Helheten och kontexten erbjuder en viktigare insyn i fallets komplexitet än delarna var för sig (Esiasson et al., 2005).

Texter påverkar samhället bland annat genom att påverka människors föreställning om olika fenomen. Dessutom förekommer texter av olika slag nästan överallt i dagens samhälle, inte minst inom den offentliga sektorn. Då dokument på många vis påverkar uppfattningen av ett fenomen eller en process, och kan styra hur till exempel kommuner arbetar, är det relevant för denna studie att använda sig av metoden dokumentanalys (Boréus, 2013).

Informationen som dokumenten ger kan väcka nya frågor hos forskaren varpå dessa kan ställas till informanterna vilket kan föra undersökningen framåt. Några fördelar med att utföra dokumentanalys är att offentliga dokument ofta är lätta att få tillgång till, att det oftast inte kostar något att läsa dem och att det som står i dokumenten är stabilt i så måtto att det inte påverkas av forskaren som person. Den största fördelen av att använda sig av dokumentanalys är att det täcker in en stor mängd information som till exempel med hjälp av intervjuer hade tagit väldigt mycket längre tid att få tillgång till (Bowen, 2009).

Då de dokument som analyserats i denna studie är kommunala är de auktoritativa, vilket innebär att de anses vara trovärdiga eftersom de producerats med hjälp av sakkunniga inom området. Dokument av den här typen ses också ofta som mer objektiva och faktabaserade då de producerats av tjänstemän (Denscombe, 2009).

Den typ av dokumentanalys som utförts i denna studie kan liknas vid en innehållsanalys då det snarare har handlat om att bryta ner texten i delar för att analysera innehållet och

sätta in dessa i olika kategorier, än att analysera varje ord skrivet i texterna (Denscombe, 2009). De valda kategorierna är desamma som utgjorde grunden i intervjuanalysen, alltså: *hållbarhet*, *kollektivtrafik* och *service*. Dokumenten har analyserats med hjälp av dessa kategorier för att se hur de behandlar förhållandet mellan hållbar utveckling och landsbygdsutveckling. Dokumentanalysen har sedan jämförts och kopplats ihop med intervjuanalysen för att se om det går att utskilja skillnader och likheter mellan de olika dokumenten, de olika intervjuerna samt mellan dokumenten och intervjuerna.

3.4 Kritisk reflektion av källor och data

En vanlig kritik mot fallstudier är att det inte är en användbar strategi om det är generaliserbar data som forskningen ska producera eftersom varje fall är unikt (Flyvberg, 2011). Det är förvisso sant att varje fall har unika attribut, men de går också att sätta in i en vidare kategori. Ju mer fallen liknar varandra i en kategori desto större är chansen för generaliserbar data, det är därför viktigt att ge en detaljerad bakgrund om fallet. Till exempel krävs detaljer om det geografiska området så att fallet kan jämföras med andra fall med liknande karaktär (Denscombe, 2009).

Vid utförande av intervjuer påverkas informanterna av vem forskaren är som person, detta kan resultera i att informanterna svarar så som de tror tillfredsställer forskaren eller att de håller inne med information för att de inte vill dela med sig av denna till forskaren. Det kan därför vara svårt att kontrollera att det som sägs i intervjuerna är riktigt, men då intervjuerna i detta fall kombinerats med dokumentanalys och svaren jämförts med vad som står i texterna anses uppgifterna så långt det är möjligt vara kontrollerade (Denscombe, 2009).

Vid analyserande av dokument bör alltid has i åtanke vad syftet med dokumentet är och vem eller vilka som skrivit det (Denscombe, 2009). Alla texter är skrivna i ett sammanhang och den som analyserar dem bör vara medveten om detta. Vidare är alla texter utformade på så vis att alla ord hänger ihop med varandra och skapar en röd tråd i dokumenten. Det är också viktigt att vid en dokumentanalys ha i åtanke vad de som skrivit texten vill kommunicera med de som läser den för att på så vis fundera över den ursprungliga anledningen till att texten skrevs (Boréus, 2013).

Vidare bör forskarens roll vid analyserandet av insamlad data has i åtanke då denna påverkar hur materialet tolkas (Denscombe, 2009). Då den här studien är utförd av en

student vid Lunds Universitet med lokalkännedom om Kristianstads kommun påverkar detta både insamlande av data samt analyserande och tolkande av detsamma. Att analysera kvalitativ data handlar alltid om att dra kopplingar mellan data och bibringa den mening vilket alltså påverkas av forskarens jag. Så länge forskaren är medveten om sin egen roll och arbetar för att inte väva in obefogade fördomar vid analyserandet av materialet är detta inte direkt problematiskt (Denscombe, 2009).

4. Resultat

I detta avsnitt kommer redogöras för vad det empiriska materialet har gett för resultat. Detta avsnitt är uppdelat efter de tre teman som använts vid analyserandet av insamlad data.

4.1 Hållbarhet

I sammanfattningen av översiktsplanen nämns hållbar utveckling redan på första sidan samt som en överskrift tillsammans med tre listade utmaningarna. Översiktsplanen bygger på en grundtanke om hållbar samhällsutveckling och det står att begreppet varit en ledstjärna i arbetet med utformningen av planen. Vidare står det att en har med en föreställning om hållbar utveckling i planprocessen skapat en helhetssyn på människors och samhällets behov, förutsättningar och problem (Kristianstads kommun, 2013).

Kristianstads kommun använder sig av de tre vanliga dimensionerna av hållbarhet; ekologisk, ekonomisk och social. Det uttrycks att översiktsplanen utgör en kompromiss mellan en levande landsbygd och en hållbar utveckling. De beskriver detta som att de har en målsättning att det ska finnas goda förutsättningar att bo och verka i alla delar av kommunen, alltså ha en levande landsbygd, och en målsättning som går ut på att minimera biltrafiken för att nå hållbar utveckling. Dessutom skriver de att de vill kunna erbjuda kommunal service på ett kostnadseffektivt sätt som en del i den hållbara utvecklingen (Kristianstads kommun, 2013).

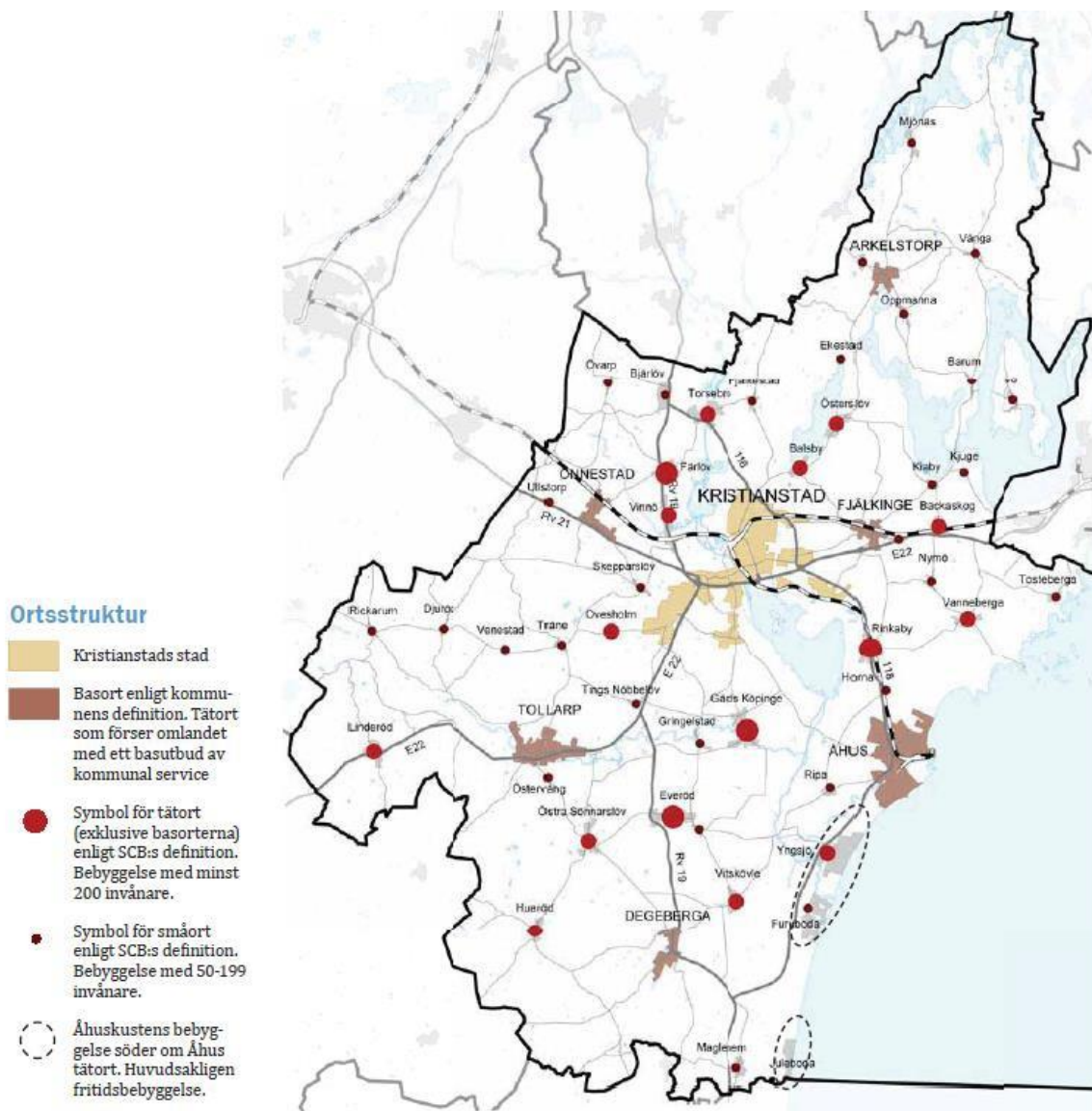
I dokumentet *Landsbygdsstrategi för Kristianstads kommun* står det att det övergripande målet för kommunens landsbygdsutveckling är:

”En ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar utveckling av landsbygden som präglas av tillväxt, tanke och trivsel. Kommunen bidrar till mångfald och en rik variation av livsstilar där människor mår bra i livets alla faser och där landsbygden attraherar människor, kompetens och idéer.”

Kristianstads kommun, 2016:15

Senare i dokumentet går att utläsa att den hållbara utvecklingen av landsbygden ska nås genom att arbeta med kommunens olika orter och utveckla de förutsättningar som de har (Kristianstads kommun, 2016). Vilka dessa orter är specificeras inte i dokumentet

men vid intervju med Informant A framkommer det att det är på de orter som kommunen kallar basorter som fokus hamnar på när det kommer till att tillgodose behov runt om i orterna (Informant A, 2017). Dessa basorter utgörs av forna kommuner som blev en del i Kristianstads kommun vid den nya kommunindelningen under 1960-talet. Basorterna är Tollarp, Önnestad, Arkelstorp, Åhus, Degeberga och Fjälkinge vilka, som Informant C påpekar, ligger väl utspridda i kommunen (Informant C, 2017).



Figur 4.1 Kristianstads kommuns ortstruktur. Källa: Kristianstads kommun (2016)

I översiktsplanens tredje kapitel, *Stad-tätort-landsbygd*, står det att för att nå en hållbar utveckling ska ny bebyggelse först och främst tillkomma i områden som redan har ett bra utbud av kollektivtrafik och service. Detta menar kommunen beror på att de vill dra ner på bilberoendet och samtidigt gynna det serviceutbud som redan finns (Kristianstads kommun, 2013). Basorterna har det goda utbud av kollektivtrafik och service som

efterfrågas vid nybyggande. Informant A uppger att kommunen försöker skapa balans mellan stad och landsbygd genom att fokusera på vissa specifika områden och att detta är de basorter som är utpekade i både översiktsplanen och landsbygdsstrategin (Informant A, 2017).

Att se till att landsbygden även utanför basorterna utvecklas är något som Landsbygdsrådet arbetar med uppger Informant B (2017). Informant C uppger också att ett av de stora fokusområdena i kommunens översiktsplan handlar om att kommunen ska leva och växa i alla delar, inte bara i centralorten. Informant C menar däremot att anledningen till att utvecklingen av landsbygden främst koncentreras i basorterna är att den service som finns där ska tjäna hela landsbygden (Informant C, 2017). Informant B uppger att det dessutom är svårt att få byggherrar att investera i utbyggnad utanför basorterna. Informant B menar att det är lättare att låta centralorten växa då det finns ett större tryck där än vad det finns på landsbygden trots att de orterna redan har kapacitet att växa när det kommer till platser i skolor och liknande. För att centralorten ska växa behöver skolor och service också byggas ut för att kunna tillgodose de nya invånarnas behov, vilket inte alltid behövs på landsbygden (Informant B, 2017). Informant C svarar på fråga om lokalisering av nybebyggelse att detta ska ske i kollektivtrafiktäta stråk men i undantagsfall kan godkännas utanför dessa (Informant C, 2017).

På fråga om prioriteringar mellan landsbygdsutveckling och stadsutveckling svarar Informant A att kommunen för att vara konkurrenskraftig, i det ökat urbaniserade samhälle som finns idag, måste ombesörja att staden utvecklas och görs mer attraktiv. Vidare menar Informant A att landsbygden inte har en chans att utvecklas om inte staden fungerar som motor och att det är därför fokus har hamnat på att låta staden växa. Informant A säger att det inte går att bo på landet om inte staden fungerar som den ska men att staden inte heller för den delen klarar sig utan en fungerande landsbygd (Informant A, 2017). Att fokus hamnat på stadsutveckling i kommunen förklarar Informant A såhär:

”För att landsbygden ska kunna utvecklas så måste Kristianstad [centralorten] vara motorn... för att man ska kunna bo på landet måste Kristianstad [centralorten] fungera och bli större och det är därför vi [kommunen] jobbat så mycket med stadsutvecklingen.”

Informant A, 2017

Informant C uppger att kommunen lägger stort fokus på samhällsnytta och hållbarhet vid prioriteringar mellan planer och att alla planer bedöms individuellt. Däremot menar Informant C att det inte läggs någon vikt vid ifall planen är ämnad för landsbygd eller stad när prioriteringen görs, men att det i verkligheten kan vara skillnad då projekten i staden ofta har större tryck på sig att godkännas (Informant C, 2017).

Informant C uppger att de på planavdelningen inte ser några problem med att enbart utveckla landsbygden i basorterna då de serverar områdena runt omkring. Vidare menar Informant C att utveckling av landsbygden måste ske på landsbygdens villkor och att det naturliga sättet att göra det är att satsa på basorterna på ett klokt sätt som inte tär för mycket på de gemensamma resurserna (Informant C, 2017).

4.2 Kollektivtrafik

När det kommer till kollektivtrafik behandlas detta tema i relativt stor utsträckning i översiktsplanen. Förutom det som redan nämnts, att ny bebyggelse främst ska ske i kollektivtrafikstarka stråk, ska också bland annat service och arbetsplatser lokaliseras längs med dessa. Vidare står det i översiktsplanens tredje kapitel och i sammanfattningen att all verksamhet, i den mån det är möjligt, ska förekomma där det redan finns kollektivtrafik och cykelvägar att tillgå så att behovet av bil som transportmedel ska minska (Kristianstads kommun, 2013).

Vad gäller kommunikationen på landsbygden står det att regionbussarna ska utvecklas så att de kopplar samman orterna i kommunen med varandra och med centralorten. När det kommer till kollektivtrafikläget idag går att läsa att de småorter som ligger längs med trafikstråken mellan staden och de större orterna har god förbindelse medan de som ligger utanför dessa har bristfällig eller ingen förbindelse (Kristianstads kommun, 2013). I översiktsplanens tredje kapitel, under rubriken *kommunikationer*, står det att:

”En stor del av befolkningen bor i mindre orter eller på landsbygden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad eller saknas helt.”

Kristianstads kommun, 2013:45

Detta innebär att en stor andel av kommunens befolkning bor i de delar som inte ligger längs med de starka kollektivtrafikstråken (Kristianstads kommun, 2013).

I kommunens landsbygdsstrategi går att läsa att andelen resor med kollektivtrafik har ökat på senaste tiden och att detta till viss del är en följd av att stora satsningar gjorts för att utveckla kollektivtrafiken här. Denna utveckling har främst skett i centralorten men två nya pågatågsstationer har tillkommit i kommunen, i basorterna Fjälkinge och Önnestad. I dokumentet tas problematiken kring det svaga befolkningsunderlaget på landsbygden upp och här diskuteras att en minskning av kollektivtrafikmöjligheter på landsbygden försämrar dess attraktionskraft. Den försvagade attraktionskraften sägs bero på det stora bilberoende som finns på landsbygden, då avstånd till service och arbetsplatser gör att cykel ofta inte är ett alternativ och det inte finns någon kollektivtrafik att tillgå. Här poängteras vikten av en fungerande och utvecklad kollektivtrafik på landsbygden för att denna ska fortsätta vara livskraftig. Målet är att kommunen ska arbeta för en hållbar trafikutveckling på landsbygden och att detta arbete ska ske så att alla invånare i kommunen ska ha samma tillgång till service och viktiga samhällsfunktioner (Kristianstads kommun, 2016).

Informant A menar att de kollektivtrafiksatsningar som sker koncentreras till basorterna, men att detta inte egentligen utesluter ett utvecklande även på den övriga landsbygden. Här hänvisar Informant A dock vidare till Skånetrafiken och menar att det är de som fattar beslut i sådana frågor i regionen. Vidare säger Informant A att det inte är möjligt att satsa på utvecklande av infrastruktur och kollektivtrafik i de glesbefolkade områdena i kommunen (Informant A, 2017). Informant B uttrycker vikten av att landsbygden har tillgång till kollektivtrafik såhär:

”Kommunikationen är en viktig bit av att kunna hålla landsbygden både hållbar och levande.”

Informant B, 2017

Vidare säger Informant B att de orter som har bäst tillgång till kollektivtrafik är de orter som har främsta förutsättningarna för att växa bland annat då de har god tillgång till service. I denna fråga menar Informant B att det handlar om prioriteringar när det kommer till var det ska investeras pengar i ett utvecklande av kollektivtrafiken. Informant B hänvisar till Skånetrafiken och menar att det är de som har det yttersta ansvaret för dessa prioriteringar (Informant B, 2017).

4.3 Service

När det kommer till frågan om service på landsbygden står det i Landsbygdsstrategin att:

”I ”Översiktsplan 2013” är inriktningen att basorter ska fungera som serviceorter till den omgivande landsbygden och standarden på den kommunala servicen, kollektivtrafiken och offentlig service ska vara hög.” Kristianstads kommun, 2016:12

De sex basorterna ska alltså fungera som noder för omkringliggande landsbygd, och dessa basorter ska ha ett gott utbud av service (Kristianstads kommun, 2016). Alla basorter innehar god kommunal service som grundskola, vårdcentral och bibliotek och dessutom ligger detta ofta inom cykel- eller gångavstånd. Basorterna har goda kollektivtrafikförbindelser till centralorten men också till andra stora tätorter. De övriga tätorterna i kommunen har ett skiftande utbud av service. Småorterna tar upp större delen av kommunens yta och där är tillgången till service och handel dålig vilket medför ett stort bilberoende. Detta ses inte enligt översiktsplanen som ett problem och servicen kommer fortsatt vara koncentrerad till basorterna. Däremot säger sig kommunen vilja arbeta för en positiv befolkningsutveckling i basorterna genom att se till att den kommunala servicen håller en hög standard där (Kristianstads kommun, 2013).

Vid frågor gällande service svarar informant A att de som bor utanför basorterna inte kan räkna med att ha tillgång till god service och kommunikation och att det inte kommer satsas utanför dessa (Informant A, 2017). Informant A uttrycker det såhär:

*”Det är ett val man gör mellan att bo i den miljön [på landsbygden] eller ha tillgång till den service som andra invånare i kommunen har
---- Kommunen kommer inte satsa utanför basorterna.”*

Informant A, 2017

Informant A menar att invånarna får välja mellan att bo på landsbygden i småorter eller ha tillgång till kollektivtrafik och service, det går inte att få båda delar. När kommunen diskuterar strategier så gäller det enbart strategier längs med de stråk som går mellan centralorten och basorterna, medger Informant A (Informant A, 2017).

Informant B berättar att det är viktigt att tänka på att det handlar om vad invånarna får tillbaka i form av kommunal service som bekostas med skattepengar och att det inte

bara är stadsbor som betalar skatt. Informant B syftar på att landsbygdsbor ofta får tillbaks en betydligt mindre del av den skattebas de betalar i relation till tillgången till bland annat service. Informant B säger också att landsbygdsbor inte alltid borde behöva resa in till staden för att tillgodose sina behov (Informant B, 2017).

5. Analys

I detta avsnitt kommer det empiriska materialet att analyseras och kopplas till det teoretiska ramverket för att sedan diskuteras med teorierna som bakgrund. Avsnittet är uppdelat efter de tre teman som används vid analyserandet av intervjuer och dokument.

5.1 Hållbarhet

Till att börja med bör uppmärksammas att konceptet hållbar utveckling får en stor del i Kristianstads kommuns översiktsplan och landsbygdsstrategi och alla tre informanter visar att de är medvetna om vikten av att tankar kring hållbar utveckling finns med i all planering och utveckling av kommunen (Informant A, 2017; Informant B, 2017; Informant C, 2017; Kristianstads kommun, 2013; Kristianstads kommun, 2016). Med det sagt arbetar Kristianstads kommun utifrån något som kan liknas vid Christallers centralortsteori, där det råder en hierarkisk ordning av orterna som tillsammans ska försörja omkringliggande område (Pacione, 2009).

Beträffande service har Kristianstads kommun sex basorter vilka utgör noder där god offentlig service ska finnas att tillstå för resterande landsbygd (Informant A, 2017; Kristianstads kommun, 2013). Anledningen till detta system med basorter, vilka ska förse landsbygden med service, uppges i översiktsplanen vara att kommunen strävar efter att utveckla orterna efter den förmåga de innehar vilket de menar är en del i att nå en hållbar utveckling (Kristianstads kommun, 2013). Vid frågor gällande dessa servicenoder, eller basorter, och varför det inte finns service längre ut på landsbygden, i mindre orter, svarar Informant A att detta beror på att kommunen vill skapa en balans mellan stad och landsbygd och att utvecklandet av basorter ska gynna denna utveckling (Informant A, 2017).

Att basorterna är så pass utspridda i kommunen kan förklaras med hjälp av en viktig del av centralortsteorin, nämligen det som kallas för *The range of a good*, som handlar om en varas räckvidd. Detta koncept innebär att det finns en gräns för hur långt människor är beredda att transporteras för att få tag på en vara eller service. Applicerat på Kristianstads kommun och service bör alltså de orter som innehåller grundläggande service vara utspridda någorlunda jämnt runt om i kommunen för att kunna tillgodose alla invånares behov. Eftersom basorterna är lokaliserade på just detta vis kan det tänkas förklaras med Christallers teori (Pacione, 2009). Dessutom användes centralortsteorin

som grund vid den nya kommunindelningen som skedde på 1960-talet, och Informant C uppgav i intervju att kommunens sex basorter utgörs av de gamla kommuner som blev en del av det nya Kristianstads kommun (Informant C, 2017; Nyström & Tonell, 2012). Detta kan ytterligare förklara ortstrukturen i Kristianstads kommun och hur denna struktur påverkar kommunens landsbygdsutveckling samt att orterna används för att driva denna utveckling framåt.

Emellertid är en del i Christallers teori att alla orter ska ha åtminstone ett grundutbud av service, även småorter, men att detta sedan ska följa en hierarkisk ordning där serviceutbudet är bättre ju större orten är. Så ser det inte ut i Kristianstads kommun, då de små orterna oftast inte innehar någon service alls. Detta kan förklaras till viss del med att det moderna samhälle vi lever i idag medför en ökad mobilitet, och med ökad rörlighet blir det relativa avstånden kortare. Med ökad rörlighet förväntas människor transportera sig längre sträckor för att tillgodose sina behov. Denna utveckling innebär att ortstrukturen förändrats när det kommer till de roller som orterna i en kommun har (Pacione, 2009).

För att förklara detta med hjälp av teorin om polycentrismen så innebär den nya strukturen att flöden och nätverk mellan orterna har blivit viktigare och att de kopplas samman genom dessa flöden. Polycentrismen poängterar vikten av att ha fungerande infrastruktur för att öka invånarnas tillgänglighet till det utbud av service och varor som nu är mer koncentrerat till större orter och städer. Polycentrismen används ofta som ett argument för att förhindra en utvidgning av städer och låta de redan existerande urbana områdena fortsätta utvecklas istället (Decoville & Olivier, 2014). Detta kan liknas vid den landsbygdsutveckling som Kristianstads kommun arbetar med, där de väljer att utveckla basorterna eftersom de redan har god service och utbyggd kollektivtrafik (Informant A, 2017; Kristianstads kommun, 2013). Kommunen utnyttjar då den redan befintliga basen i varje ort och förbättrar bara förutsättningarna för vidare utveckling. Det krävs mindre insatser i form av investeringar i dessa orter för att de ska utvecklas än det gör i mindre orter där förutsättningarna är sämre från början. Här krävs att den offentliga sektorn går in med mycket större investeringar för att dra utvecklingen framåt (Jordbruksverket, 2012).

I översiktsplanens tredje kapitel står att utveckling i form av ny bebyggelse först och främst ska ske i basorterna (Kristianstads kommun, 2013). Att kommunen så tydligt

väljer att utveckla de områden som redan har god service och kollektivtrafik vittnar om hur de prioriterar när det kommer till var landsbygden ska utvecklas, och var den inte ska det. Anledningen till denna prioritering rättfärdigas genom att hänvisa till att de arbetar för en hållbar utveckling och bilberoendet därför ska minska i kommunens olika delar (Kristianstads kommun, 2013). Denna koncentration av service och tillgångar kan attrahera fler att flytta till större orter och på så sätt koncentreras befolkningen ytterligare, och urbaniseringsprocessen fortsätter (Jordbruksverket, 2012).

En koncentration av befolkningen går emot det som Informant C uppger är ett av fokusområdena i översiktsplanen, nämligen att kommunen ska leva och växa i alla delar (Informant C, 2017). Det sker i kommunen ett arbete från Landsbygdsrådets sida som går ut på att försöka se till att inte all utveckling är koncentrerad till centralorten och basorterna utan att också övrig landsbygd är med i denna utveckling (Informant B, 2017) När det kommer till frågor om just utveckling på landsbygden uppger Informant A att kommunen inte prioriterar de områden som ligger utanför basorterna (Informant A, 2017). Att Kristianstads kommun väljer att prioritera basorterna när det kommer till landsbygdsutvecklingen och arbeta för en hållbar utveckling på det sättet går i linje med den trend som finns i västvärlden där det fokuseras på att förtäta för att på så sätt dra ner på resursanvändningen (WWF, 2017a). Detta kan också ha att göra med det faktum att befolkningsunderlaget som sagt inte är lika stort i de mindre orterna vilket därför kan påverka investeringsviljan både från den privata sektorn och den offentliga (Jordbruksverket, 2012).

I Jordbruksverkets rapport *Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* tas just detta problem upp med att investeringsviljan inte finns där trots att efterfrågan gör det. Anledningen till att det prioriteras att utveckla landsbygden enbart i basorterna kan tänkas bero på att det redan finns ett befolkningsunderlag där som gör att investeringarna ses som mer samhällsnyttiga (Jordbruksverket, 2012). Informant C uppger att den samhällsnytta som varje projekt ska generera räknas in när det kommer till prioriteringen av planer, varpå de med hög samhällsnytta får högre prioritering (Informant C, 2017). Informant B förklarar att en anledning till att utveckling på landsbygden utanför basorterna inte prioriteras är att trycket inte är lika stort eftersom det inte bor lika många invånare där (Informant B, 2017) Då befolkningsunderlaget som sagt ofta förknippas med samhällsnyttan, och att det räknas in vid prioritering av planer i Kristianstads kommun, kan detta troligtvis vara anledningen till att utveckling av

landsbygden utanför basorterna inte verkar hamna så högt upp på prioriteringslistan (Jordbruksverket, 2012). Därmed inte sagt att det aldrig prioriteras, för Informant C berättar att det inte läggs någon vikt vid prioriteringen huruvida projektet är ämnat för landsbygd eller tätort, men här kan som sagt andra saker spela in (Informant C, 2017).

Det har konstaterats att Kristianstads kommun fokuserar sin landsbygdsutveckling till de sex basorter som ligger jämnt utspridda i kommunen (Kristianstads kommun, 2013; Kristianstads kommun, 2016; Informant A, 2017; Informant B, 2017; Informant C, 2017). Däremot hade möjligtvis ett utvecklande utanför dessa orter kunnat innebära en mer hållbar vardag för de som bor i mindre orter runt om vilket innebär ekologisk vinning, detta i sin tur innebär ekonomisk vinning vilket kan ses som samhällsnyttigt (Jordbruksverket, 2012; Campbell, 2016). Som nämnt i avsnitt 2.1 är aldrig en dimension av hållbarhet isolerad från de andra två, vilket innebär att alla tre måste inkluderas i allt utvecklingsarbete för att nå en mer hållbar utveckling (Campbell, 2016). Informant A:s svar på många av frågorna kan tolkas som att det prioriteras en stadsutveckling för att nå ökad konkurrenskraft i regionen, snarare än en landsbygdsutveckling för att nå en mer hållbar utveckling (Informant A, 2017). Detta skulle i så fall innebära att enbart den ekonomiska aspekten av utveckling sätts i fokus vilket skulle innebära att de andra två dimensionerna riskerar försummas (Campbell, 2016).

5.2 Kollektivtrafik

Som nämnts i avsnitt 2.1.1 är städerna, och till stor del transportererna, de stora miljöbovarna och ett utvecklande av dessa till mer miljösmarta alternativ är av yttersta vikt för att klara av klimatproblemen (WWF, 2017a). För att råda bot på det stora transportbehovet arbetar Kristianstads kommun med förtätning. Att kommunen anser att hållbar utveckling och en levande landsbygd inte går ihop kan utläsas av det faktum att de skriver att översiktsplanen ska ses som en kompromiss mellan de båda, vilket kan vittna om varför de prioriterar som de gör när de kommer till landsbygdsutvecklingen. De skriver att anledningen till att dessa två inte går att arbeta mot fullt ut är att landsbygden är så beroende av bilen och för att en hållbar utveckling ska bli verklighet måste biltrafiken minska (Kristianstads kommun, 2013). Här kan en diskussion kring utvecklandet av kollektivtrafik på landsbygden i större utsträckning vara nödvändig. En

högre närvaro av kollektivtrafiken än den idag på landsbygden kan bidra till att minska bilberoendet och därmed hjälpa till i balansgången mellan hållbarhet och levande landsbygd (Jordbruksverket, 2013c).

Kollektivtrafiken på Kristianstads kommuns landsbygd är idag mycket bristfällig och det framgår i översiktsplanen att det på många ställen enbart går ett par bussar om dagen eller inga alls (Kristianstads kommun, 2013). I landsbygdsstrategin går att läsa om att nya satsningar gjorts inom kollektivtrafiken vilket har bidragit till ett ökat resande men då främst i centralorten och basorterna (Kristianstads kommun, 2016). Här medger Informant A att satsningarna görs främst i basorterna men säger också att det inte utesluter att ett utvecklande på övrig landsbygd kan ske i framtiden (Informant A, 2017). Informant B menar att en närvaro av kollektivtrafik är viktigt för att orterna ska kunna växa och ibland till och med för dess överlevnad (Informant B, 2017). Tillgången till kollektivtrafik som alternativ till den fossilbränslefyllda bilen poängteras vara en viktig del i att leva mer hållbart och därmed lämna ett mindre ekologiskt fotavtryck efter sig (WWF, 2017b). Avsaknaden av goda kollektivtrafikmöjligheter på landsbygden uppges vara den största anledningen till att människor bosatta där inte anses ha möjlighet att leva lika hållbart som stadsbor. Däremot konsumerar stadsbor ofta mer vilket gör att de inte är så resurseffektiva på den punkten som landsbygdsbor är (Jordbruksverket, 2013a).

I dokumentet *Allt om service och infrastruktur på landsbygden* uppges det tunna befolkningsunderlaget ofta vara orsaken till den låga investeringsviljan i ett utvecklande av kollektivtrafiken på landsbygden, från den offentliga sektorns sida (Jordbruksverket, 2013c). När det kommer till utbyggnad av kollektivtrafiksnätet gäller att ju längre avstånd desto dyrare, och på landsbygden är det inte bara långt mellan byarna utan också långt mellan husen vilket gör att kostnaderna blir höga (Jordbruksverket, 2013c). Informant B menar att detta, precis som när det gäller alla projekt, handlar om prioriteringar när det kommer till var det ska investeras (Informant B, 2017). Både Informant A och B uppger att det inte är kommunen som har ansvaret när det kommer till investeringsfrågor i kollektivtrafiken utan lägger över detta på Skånetrafiken (Informant A, 2017; Informant B, 2017).

5.3 Service

Prioriteringar när det kommer till serviceutbudet på landsbygden koncentreras också till basorterna och kommunen menar då att dessa ska tillgodose hela den omkringliggande landsbygdens behov (Kristianstads kommun, 2013; Informant A, 2017; Informant C, 2017). Det uppges att alla basorter har väl utbyggd kommunal service precis som god tillgång till kollektivtrafik för att resa till centralorten när mer specificerad service krävs. Större delen av landsbygden har dåligt utbud av service, eller saknar det helt, och då inte kollektivtrafiken finns där som alternativ används bilen för resandet då service behövs nås på annan ort (Kristianstads kommun, 2013).

Ingen utbredning av servicen verkar finnas i kommunens planer då det konstateras att basorterna även fortsättningsvis ska fungera som servicenoder för omkringliggande landsbygd (Informant A, 2017; Kristianstads kommun, 2013). Här går att urskilja de prioriteringar som görs i kommunen när det kommer till utvecklandet av service på landsbygden. Det anses inte vara ett problem att all service behövs sökas i basorterna (Kristianstads kommun, 2013). Frågan om service behandlas inte alls i Landsbygdsstrategin utan här hänvisas enbart till Översiktsplanen vilket betyder att de går på samma linje (Kristianstads kommun, 2016). Detta vittnar om att kommunens olika instanser inte verkar se någon nytta med att flytta ut en del av servicen till de mindre orterna så att landsbygdsbornas mest grundläggande behov kan tillgodoses på hemmaplan. Genom att se till att ha det lägsta utbudet av service ute i småorterna hade bilberoendet minskat när det kommer till den typen av resande vilket Informant B också diskuterar i intervjun (Informant B, 2017).

Att flytta ut servicen verkar inte kopplas ihop med samhällsnytta då Informant A enbart konstaterar att de som bor på landsbygden utanför kommunens basorter får välja mellan att bo där och ha närheten till naturen, eller att bo i en tätort och ha närhet till service (Informant A, 2017).

6. Avslutning

Detta avsnitt kommer redogöra för de slutsatser som uppsatsen mynnat ut i. Detta kommer göras genom att börja med att besvara underfrågorna för att sedan besvara den huvudfrågeställning som uppsatsen kretsar kring. Efter slutsatsen kommer förslag på tidigare forskning att ges.

6.1 Slutsats

Hur ser Kristianstads kommuns landsbygdsutveckling ut?

Kristianstads kommun arbetar med ett nodsystem när det kommer till landsbygdsutvecklingen i kommunen (Kristianstads kommun, 2013). Detta nodsystem kan liknas vid den hierarkiska ortstruktur som Walter Christaller beskriver i sin centralortsteori, där de största orterna har bäst utbud av service (Pacione, 2009). I Kristianstads kommun kallas noderna för basorter och utgörs av de gamla kommuner som under 1960-talet kom att gå samman i det nya Kristianstads kommun (Informant C, 2017; Kristianstads kommun, 2013). Dessa basorter innehar ett gott utbud av kommunal service och väl utvecklad kollektivtrafik (Informant A, 2017; Informant C, 2017; Kristianstads kommun, 2013). Basorterna ska förse befolkningen på den omkringliggande landsbygden med den service och kollektivtrafik som behövs för att behoven ska tillgodoses (Informant A, 2017; Informant B, 2017; Kristianstads kommun, 2013; Kristianstads kommun, 2016).

Vilka prioriteringar görs inom landsbygdsutvecklingen i Kristianstads kommun?

Kommunen prioriterar att utveckla basorterna då de redan innehar god service och kommunikationsmöjligheter. Anledningen till denna prioritering uppges vara att en levande landsbygd och hållbar utveckling inte går att få samtidigt och att de för att dra ner på bilberoendet väljer att lägga fokus på dessa orter. Kommunen menar att de dessutom prioriterar stadsutvecklingen just nu för att centralorten måste vara stark om landsbygden ska kunna utvecklas (Informant A, 2017; Informant B, 2017; Informant C, 2017; Kristianstads kommun, 2013).

Hur ser Kristianstads kommun på utbyggnad av kollektivtrafik och service på landsbygden utanför basorterna?

Här verkar kommunen kluven, dels menar de att satsningarna görs i basorterna men att det är viktigt att även andra orter tillåts utvecklas och att kollektivtrafiken då är en viktig del i det utvecklandet men samtidigt tänker de inte satsa utanför basorterna för att hjälpa detta på traven. Däremot menar de att ett utvecklande utanför basorterna kanske kommer i framtiden. Basorterna ska fortsatt vara servicenoder för omgivande landsbygd (Informant A, 2017; Informant B, 2017; Informant C, 2017; Kristianstads kommun, 2013; Kristianstads kommun, 2016).

Hur bör landsbygdsutvecklingen se ut i Kristianstad kommun för att nå en hållbar utveckling?

Ett utvecklande av kollektivtrafik och tillgång till service i mindre orter på landsbygden hade bidragit till en mer hållbar utveckling där genom att minska bilberoendet. Tillgången till hållbara alternativ för landsbygdsbor gynnar den ekologiska hållbarheten och då också den ekonomiska dimensionen och slutligen även den sociala då alla tre dimensioner är kopplade till varandra (Campbell, 2016; Jordbruksverket, 2012). Då bilanvändningen är en av de största komponenterna i klimatproblematiken, skulle ett utvecklande av kollektivtrafiken på landsbygden gynna den ekologiska hållbarheten i hela kommunen då landsbygdsbornas ekologiska fotavtryck minskar. Eftersom just det höga bilberoendet är en av de främsta anledningarna till att landsbygden inte anses vara hållbar ekologiskt, som framgått av det empiriska materialet, hade möjligheten till kollektivtrafik som alternativt transportmedel förändrat denna bild. Om landsbygdsbor hade haft samma möjlighet till att leva hållbart på grund av minskat bilanvändande genom att ha tillgång till ett grundutbud av service och ett utvecklat kollektivtrafiknät, hade inte landsbygden behövts ses som ett olösligt problem i frågan om ekologisk hållbarhet. Däremot krävs det att kommunen investerar i denna utveckling trots det låga befolkningsunderlaget, vilket ofta inte ses som samhällsnyttigt, men i slutändan är det just samhällsnyttigt att arbeta för en mer hållbar utveckling i alla delar av kommunen (Informant A, 2017; Informant B, 2017; Informant C, 2017; Jordbruksverket, 2013a; Jordbruksverket, 2013c; Kristianstads kommun, 2013; Kristianstads kommun, 2016; WWF, 2017b).

6.2 Reflektioner

När det kommer till balansen mellan stad och landsbygd uppgav Informant A att denna skulle skapas genom att utvecklingen fokuseras till basorter (Informant A, 2017). Det kan diskuteras ifall det inte finns en risk att detta kan leda till att tätorterna kommer närmare centralorten när det gäller utvecklingsnivå men att landsbygden utanför dessa fortsätter vara långt efter.

Det tunnare befolkningsunderlaget i Kristianstads kommuns småorter kan tänkas spela stor roll i utvecklandet av basorter och avsaknaden av service på landsbygden utanför dessa, trots att detta inte uttalas någonstans i varken dokumenten eller intervjuerna. Just frågan om befolkningsunderlag som mått på samhällsnyttan diskuteras i Jordbruksverkets rapport *Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* (2012). Det borde ses som samhällsnyttigt att arbeta för ett minskande av bilberoendet på landsbygden. Det kan vidare diskuteras om ett utvecklande av enbart vissa delar av kommunen genererar en hållbar utveckling då det enbart är de som redan har goda möjligheter för att leva hållbart som härigenom får det ännu lättare.

Både Informant A och B uppgav att det inte är kommunen som har ansvaret när det kommer till investeringsfrågor i kollektivtrafiken. Det känns väldigt osannolikt att kommunen inte skulle ha inverkan på hur Skånetrafiken planerar när det kommer till utbyggnaden av regiontrafiken i kommunen (Informant A, 2017; Informant B, 2017).

De analyser och slutsatser som denna studie resulterat i är författarens tolkning av materialet och denna påverkas alltid av författarens jag. Däremot har åtgärder tagits för att minimera påverkan på materialet då detta varit möjligt. Eventuellt hade fler intervjuer kunnat utföras men här har fokus istället legat på att ha djupgående intervjuer med nyckelpersonerna. Denna uppsats anses generera en generell bild av vad kommuner med samma karaktär kan göra för att inbringa en mer hållbar utveckling på landsbygden samt hur dessa eventuellt resonerar när det kommer till frågor kring landsbygdsutveckling.

6.3 Framtida forskning

När det kommer till förslag på framtida forskning inom detta område hade förslagsvis forskning som går in mer på djupet på hur samhällsnyttan i en kommun beräknas varit intressant att ta del av. Vidare hade beräkningar gällande samhällsnyttan som kommer

av utvecklande av service och kollektivtrafik på landsbygden i Skåne varit intressant att se.

Forskning som också går in mer på detaljnivå i hur de faktiska skillnaderna i resursanvändning ser ut för landsbygdsbor och stadsbor hade varit önskvärd för att utreda frågan vidare. Till sist hade fallstudier liknande denna kunnat göras på fler kommuner i Skåne för att se hur andra kommuner förhåller sig till frågor kring just landsbygdsutveckling som en del i att nå ett mer hållbart samhälle.

Referenslista

Skriftliga källor

- Adolphson, M., Johansson, M. & Van Well, L. (2006) *Polycentrism, monocentrism och regionförstoring – Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan
- Amcoff, J. (2008) Vad händer med landsbygdens befolkning? I: Forskningsrådet Formas (red.) *Ska hela Sverige leva?* Stockholm.
- Bergman, B. (1991) Från storstadspessimism till stadslivets renässans. I: Bergman, Hjärne & Olsson (red.) *Stadsliv och grannskap*.
- Boréus, K. (2013) Texter i vardag och samhälle. I: Ahrne, G. & Svensson, P. (red.) *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm
- Bowen, A. G. (2009) Document Analysis as a Qualitative Research Method. I: *Qualitative Research Journal*, Vol. 9 Nr: 2 s. 27 – 40
- C4 Shopping AB (2017) Finns att hämta: <http://www.c4shopping.se/> Hämtad: 2017-05-02
- Campbell, S. (2016) Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. I: Fainstein S.S. & DeFilippis J. (red.) *Readings in Planning Theory*. 4upl. Wiley: Blackwell
- Decoville, A. & Olivier K. (2014) The Limits of Polycentrism at the City-regional Scale: The case of Luxembourg. Nr. 54. I: *European Journal of Spatial Development*.
- Denscombe, M. (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2upl. Studentlitteratur AB: Lund.
- Droste, H. (2008) *Kristianstads historia*. Stads- och kommunhistoriska institutet. Finns att hämta: <http://ortshistoria.se/stad/Kristianstads/historia> Hämtad: 2017-05-02
- Esiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wängnerud, L. (2005) *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 2upl. Nordstedts Juridik AB: Stockholm.

- Eurostat (2012) Europe in figures: Eurostat Yearbook 2012. I: European Commission. *Eurostat Statistical books*. Finns att hämta: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5760825/KS-CD-12-001-EN.PDF> Hämtad: 2017-04-02
- Flyvbjerg, B. (2011) Case Study. I: Denzin, N.K. & Lincoln, Y.A. (red.) *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 4upl. Thousand Oaks, CA: Sage. Kap. 17, s. 301 – 316.
- Glesbygdsverket (2008) *Landsbygdsdefinitioner i Sverige och andra länder*. Finns att hämta: <https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4258ed2314e1fb3261236197/1435231055716/landsbygdsdefinitioner-i-sverige-och-andra-lander-08.pdf> Hämtad: 2017-04-12
- Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M.J. & Whatmore, S. (2009) *The dictionary of Human Geography*. 5upl. Wiley: Blackwell.
- Hall, P. (2014) *CITIES OF TOMORROW: An Intellectual History of Urban Planning and Design since 1880*. 4upl. Wiley: Blackwell
- Hammersley, M. (2013) *What is Qualitative Research?* Bloomsbury Academic.
- Jordbruksverket (2012) *Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* Hållbar konsumtion av jordbruksvaror, 2012:40. Finns att hämta: www.jordbruksverket.se Hämtad: 2017-05-10
- Jordbruksverket (2013a) Allt om miljö och hållbarhet på landsbygden. I: Jordbruksverket (red.) *Allt om landet*. Finns att hämta: <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/landsbygdfiske/forskningochkunska/ap/alltomlandet.4.2ae27f0513e7888ce228000125.html> Hämtad: 2017-05-10
- Jordbruksverket (2013b) Allt om service och infrastruktur på landsbygden. I: Jordbruksverket (red.) *Allt om landet*. Finns att hämta: <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/landsbygdfiske/forskningochkunska/ap/alltomlandet.4.2ae27f0513e7888ce228000125.html> Hämtad: 2017-05-10

- Kristianstads kommun (2013) Stadsbyggnadskontoret. *ÖVERSIKTSPLAN 2013*.
Finns att hämta: <https://www.Kristianstads.se/sv/bygga-bo-och-miljo/detaljplan-och-oversiktsplan/oversiktsplan/oversiktsplan-2013/> Hämtad: 2017-03-20
- Kristianstads kommun (2016) Kommunledningskontoret. *Landsbygdsstrategi för Kristianstads kommun*. Finns att hämta: <https://www.Kristianstads.se/en/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/landsbygd/> Hämtad: 2017-03-28
- Kristianstads kommun (2017a) *Landsbygd*. Finns att hämta:
<https://www.Kristianstads.se/sv/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/landsbygd/> Hämtad: 2017-04-19
- Kristianstads kommun (2017b) *Staden under 2000-talet*. Finns att hämta:
<https://www.Kristianstads.se/sv/uppleva-och-gora/arkiv-och-slaktforskning/lokalhistoria/staden-under-2000-talet/> Hämtad: 2017-04-25
- Kristianstads kommun (2017c) *Staden under 1900-talet*. Finns att hämta:
<https://www.Kristianstads.se/sv/uppleva-och-gora/arkiv-och-slaktforskning/lokalhistoria/staden-under-1900-talet/> Hämtad: 2017-04-25
- Nationalencyklopedin (2017a) *Skåne län*. Ulf Erlandsson Finns att hämta:
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/skåne-län>
Hämtad 2017-05-08
- Nationalencyklopedin (2017b) *Kristianstads kommun*. Finns att hämta:
[http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/Kristianstads-\(kommun-ingress\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/Kristianstads-(kommun-<u>ingress</u>)) Hämtad: 2017-04-19
- Nationalencyklopedin (2017c) *Tätort*. Finns att hämta:
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/tätort>
Hämtad 2017-04-27
- Pacione, M. (2009) *Urban Geography – A Global Perspective*. 3upl. Routledge.
- Regeringskansliet (2016) Att förändra vår värld – Agenda 2030 för hållbar utveckling.
Finns att hämta: http://fn.se/wp-content/uploads/2016/07/Att-f%C3%B6r%C3%A4ndra-v%C3%A5r-v%C3%A4rld_-Agenda-2030-f%C3%B6r-h%C3%A5llbar-utveckling.pdf Hämtad: 2017-05-05

- Region Skåne/Strukturbild Skåne (2011) *Rapport – Flerkärnighet i Skåne*. Finns att hämta: <http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/flerkarnighet-i-skane/> Hämtad: 2017-05-04
- Ryen, A. (2004) *Kvalitativ intervju – från vetenskapsteori till fältstudier*. Liber: Malmö.
- Skurups kommun (2017) Bild på hållbarhetsdimensionerna. Finns att hämta: <http://www.skurup.se/hallbar-utveckling> Hämtad: 2017-05-11
- Statistiska Centralbyrån (2012) *Nästan 3000 småorter år 2010*. Finns att hämta: <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Smaorter-arealer-befolkning/13030/13037/Behallare-for-Press/Smaorter-2010/> Hämtad: 2017-04-20
- Statistiska centralbyrån (2017) *Snabbfakta om Skåne*. Finns att hämta: <http://www.skane.com/sv/snabbfakta-om-skane> Hämtad: 2017-05-08
- Svanström, S. (2015) Urbanisering – från land till stad. I: Statistiska centralbyrån (red.) *Välfärd*. Nr.96. Finns att hämta: <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/> Hämtad: 2017-04-27
- Sveriges kommuner och Landsting (2010) *Hållbar stadsutveckling*. Positionspapper. Finns att hämta: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/5208.pdf?issuusl=ignore> Hämtad: 2017-04-18
- UN World Commission on Environment and Development (1987) *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press. Finns att hämta: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> Hämtad: 2017-05-10
- WWF (2017a) *Hållbara städer*. Finns att hämta: <http://www.wwf.se/wwfs-arbete/hallbara-stader/1510051-hallbara-stader-start-20> Hämtad: 2017-05-15
- WWF (2017b) *Ekologiska fotavtryck – Vår påverkan på planeten*. Finns att hämta: http://www.wwf.se/source.php/1476873/Ekologiska_fotavtryck_LR.pdf Hämtad: 2017-05-02
- Wärneryd, O. & Hallin, P-O. (2002) *Hållbar utveckling: om kris och omställning i stad och samhälle*. 2upl. Studentlitteratur: Lund.

Muntliga källor

Informant A (2017) Ordförande för Kommunstyrelsen i Kristianstads kommun.

Intervjutillfälle: 2017-04-11

Informant B (2017) Ordförande för Landsbygdsrådet i Kristianstads kommun.

Intervjutillfälle: 2017-04-12

Informant C (2017) Plan- och bygglovschef på Kristianstads kommun.

Intervjutillfälle: 2017-04-28

Bilagor

Bilaga 1

Intervjumall för intervju med Informant A och B.

1. Hur viktigt är det för kommunen att ha en levande landsbygd? Varför?
2. Hur bidrar ni i arbetet med att hålla landsbygden levande?
3. Hur resonerar ni kring prioriteringar mellan landsbygdsutveckling och stadsveckling?
4. Det byggs och utförs en rad projekt i Kristianstads tätort men vad görs i de mer perifera områdena?
5. Hur tänker ni kring landsbygden som en attraktiv plats att bo på och inte bara en plats för till exempel jordbruk? Kommunen skriver i sin översiktsplan att ”en minskad befolkning på landsbygden skulle få negativa konsekvenser både socialt och ekonomiskt” så hur arbetar ni för att detta inte ska ske?
6. Kommunen skriver också i översiktsplanen att: *”Planförslaget är en kompromiss mellan å ena sidan målsättningen om goda förutsättningar att bo och verka i alla kommundelar, en levande landsbygd, och å andra sidan målsättningen om minimerad biltrafik, hållbar utveckling samt att kunna erbjuda kommunal service på ett kostnadseffektivt sätt”* – menar kommunen alltså att det inte går att både ha en levande landsbygd och verka för en hållbar utveckling?
7. I kommunens översiktsplan är en av de listade utmaningarna att främja en stad och landsbygd i balans, hur arbetar ni för att detta?
8. Hur går arbetet med stärka kommunens position i regionens utveckling (som står listad som en utmaning i kommunens översiktsplan) ihop med arbetet att skapa balans mellan landsbygden och staden?

9. I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne står det att: *”En välmående landsbygd är beroende av en välmående kärna eller stad och vice versa. Det är lätt att fokus hamnar på de urbana områdena men dessa områden är starkt beroende av sin omkringliggande landsbygd.”*

Hur ser ni på detta?

10. I kommunens landsbygdsstrategi står det att: *”Demografin och utflyttningen är två av landsbygdens stora utmaningar.”*

Vad behövs för att ändra på den utveckling som sker på dessa områden?

11. Hur hållbart är det ur både socialt och ekologiskt perspektiv att en så stor del av befolkningen är bilberoende?

12. Hur tänker ni kring till exempel att utveckla det kollektiva trafiknätet i kommunens landsbygdsområden för att minska bilberoendet och därmed bidra till en mer ekologiskt hållbar kommun?

Avslutande: Hur ser ni på den framtida landsbygdsutvecklingen och stadsutveckling i kommunen?

Bilaga 2

Intervjumall för intervju med Informant C.

1. Hur planerar ni för att hålla landsbygden levande?
2. Hur resonerar ni kring prioriteringar mellan landsbygdsutveckling och stadsveckling?
3. I kommunens översiktsplan är en av de listade utmaningarna att främja en stad och landsbygd i balans, hur arbetar ni för att detta ska bli verklighet?
4. I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne står det att:

”En välmående landsbygd är beroende av en välmående kärna eller stad och vice versa. Det är lätt att fokus hamnar på de urbana områdena men dessa områden är starkt beroende av sin omkringliggande landsbygd.”

Hur ser ni på detta?

5. I kommunens landsbygdsstrategi står det att:

”Demografien och utflyttningen är två av landsbygdens stora utmaningar.”

Vad behövs göras för att tackla dessa utmaningar?

6. Kommunen vill inte satsa på landsbygden utanför basorterna då det bor för få invånare på de platserna, men dessa platser kan inte attrahera fler människor att bosätta sig där ifall det inte finns tillgång till service och kommunikationsmöjligheter. Ser ni någon lösning på denna onda cirkel?

Avslutande: Hur ser ni på den framtida landsbygdsutvecklingen och stadsutveckling i kommunen?