



**LUNDS**  
UNIVERSITET

# Transportplanering i periferin

*En fallstudie över hållbart resande på  
landsbygder i Västra Götaland*

Maja Skarbäck

Lunds universitet VT 2022

Examensarbete i kulturgeografi

SGEL36

Kandidatprogram i samhällsplanering – urban och regional utveckling

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Till Koglin

## ABSTRACT

Sustainable mobility and transportation systems are important to, among other things, reduce greenhouse gas emissions. However, the conditions for sustainable mobility differ between different geographies, in particular between urban and rural areas. Therefore, this qualitative case study examines the planning for sustainable mobility in the countryside of Västra Götaland to develop an understanding of the regional and urban planning as well as how the urban norm can be discerned within the planning for sustainable mobility. To answer the research questions the data is collected through documents from the Västra Götaland Regional Council and the municipalities of Vara and Karlsborg in addition to interviews with stakeholders from the same government agencies. The data is analyzed using frameworks of sustainable mobility, the dichotomy of core-periphery and push-pull-mooring (PPM). The results indicate that both regional and local levels are planning for sustainable mobility with particular focus on public transport, even if it is shown that this, as well as other kinds of sustainable transport, is harder to plan for in rural areas than in cities. This especially as the car dominates in rural areas. As the planning for sustainable mobility happens to focus on the urban areas, a further result from this study is the manifestation of the urban norm within the planning for sustainable mobility in Västra Götaland.

Key words: sustainable mobility, transport planning, rural areas, urban norm, core-periphery, push-pull-mooring

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>ABSTRACT</b>	<b>2</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING	6
1.2 AVGRÄNSNING	6
1.3 UPPSATSENS DISPOSITION	6
<b>2 BAKGRUND</b>	<b>7</b>
2.1 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN (VGR)	7
2.2 VARA KOMMUN	9
2.3 KARLSBORGS KOMMUN	10
2.4 BEGREPPSFÖRKLARING	11
2.4.1 LANDSBYGD	11
2.4.2 URBAN NORM	11
<b>3 TIDIGARE FORSKNING OCH ANALYTISKA RAMVERK</b>	<b>12</b>
3.1 TIDIGARE FORSKNING	12
3.2 HÅLLBART RESANDE	13
3.3 CENTRUM OCH PERIFERI	15
3.4 PUSH-PULL-MOORING	16
<b>4 METOD</b>	<b>17</b>
4.1 FORSKNINGSDSIGN	17
4.1.1 URVAL	18
4.2 METODANSATS OCH METODVAL	19
4.3 METODKOMBINATION	20
4.4 DOKUMENTANALYS	20
4.4.1 URVAL	20
4.4.2 GENOMFÖRANDE AV DATAINSAMLING	21
4.4.3 BEARBETNING AV DATA	22
4.5 INTERVJUER	22
4.5.1 URVAL	23
4.5.2 GENOMFÖRANDE AV DATAINSAMLING	24
4.5.3 BEARBETNING AV DATA	25
4.6 ETISKA ÖVERVÄGANDEN	25
4.7 METODREFLEKTION	26
<b>5 RESULTAT OCH ANALYS</b>	<b>26</b>
5.1 DEFINITION AV HÅLLBART RESANDE	27
5.2 PLANERING OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	28
5.2.1 BETEENDEPÅVERKAN	30
5.2.2 BETYDELSEN AV SAMVERKAN OCH SAMPLANERING	31
5.2.3 ICKE-RESANDE	33
5.2.4 UTVECKLING	34
5.3 UTMANINGAR, BEHOV OCH BRISTER	36
5.3.1 EKONOMI	37
5.3.2 ENKELHET	39
5.4 LANDSBYGD KONTRA STAD	39
5.4.1 LANDSBYGD KONTRA STAD INOM LANDSBYGDSKOMMUNERNA	44
<b>6 SLUTSATSER OCH REFLEKTION</b>	<b>45</b>

6.1 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	47
<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>49</b>
<b>BILAGA 1 INTERVJUGUIDE KARLSBORGS KOMMUN</b>	<b>54</b>
<b>BILAGA 2 INTERVJUGUIDE VGR</b>	<b>56</b>
<b>BILAGA 3 INTERVJUGUIDE VARA KOMMUN</b>	<b>57</b>
<b>BILAGA 4 INTERVJUGUIDE VÄSTTRAFIK</b>	<b>58</b>

# 1 INLEDNING

Globalt orsakar transportsektorn 13 procent av utsläppen av växthusgaser och inte minst bilen kräver stora mängder fossil energi (Naturskyddsföreningen 2021). Vi ser samtidigt hur hållbar utveckling är en utmaning och för att nå dit krävs satsningar inom många olika områden (SKL 2010).

I Sverige står transportsektorn idag för en tredjedel av landets sammanlagda växthusgasutsläpp och den övervägande delen orsakas av vägtransporter genom framför allt personbilar (Naturskyddsföreningen 2021; Naturvårdsverket u.å.). Att vidta åtgärder inom transportsektorn skulle därmed innebära betydelsefulla minskningar av koldioxidutsläpp (SKL 2010) och åtgärder man bör fokusera på i syfte att minska mängden bilresor bör ligga på att ersätta bilresorna med hållbara resor i form av kollektivtrafik, cykel eller gång (Hrelja & Rye 2022; Naturskyddsföreningen 2021).

I Sverige har officiella transportpolitiska mål tagits fram i syfte att trafikförsörjningen ska vara hållbar och effektiv ur ett samhällsekonomiskt perspektiv (Regeringskansliet u.å.). Ett av de transportpolitiska målen är funktionsmålet, vilket går ut på att:

[T]ransportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

(Regeringskansliet u.å.)

Funktionsmålet betoning på *hela landet* skulle kunna tolkas som att såväl urbana som rurala delar av landet ska få samma förutsättningar när det kommer till att kunna resa. Det finns däremot skillnader sett till hållbart resande på landsbygder kontra städer i Sverige (Berg & Ihlström 2019). Bland invånare på landsbygderna körs det till exempel mer bil än vad det gör bland invånare i städerna och tillgången till bil har en större betydelse på landsbygderna än vad den har i städer (Jordbruksverket 2013). Att bilen länge har varit dominerande inom mobilitet på framfört allt landsbygder är ett problem som belyses särskilt i litteratur om rural mobilitet (Berg & Ihlström 2019).

Skillnader mellan städer och landsbygder i Sverige skulle kunna ses utifrån den urbana normen, vilken pekar på att städer är det normala i förhållande till landsbygder och att urbana områden tilldelas mer resurser än rurala (Rönblom 2014; Tunström et al. 2018). Med grund i att det i det svenska samhället finns en urban norm och att det finns skillnader mellan städer och landsbygder sett till hållbart resande är det för denna uppsats av intresse att studera hur hållbart resande ter sig i Västra Götaland, som kännetecknas av en stor stad samtidigt som det finns många mindre kommuner och landsbygder där det körs mycket bil (se avsnitt 2.1).

## 1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING

Syftet med denna kandidatuppsats och studie är att belysa och beskriva hur det planeras för hållbart resande på landsbygder i Västra Götaland samt vilka utmaningar som finns i samband med detta. Studien syftar även till att undersöka hur det genom planeringen för hållbart resande i länet synliggörs en urban norm.

- Hur planerar Västra Götalandsregionen (VGR), Vara kommun och Karlsborgs kommun för att möjliggöra hållbart resande för sina invånare och vilka utmaningar finns kopplade till detta?
- På vilket sätt skiljer sig planeringen för hållbart resande på landsbygder jämfört med i städer och mer urbana områden i Västra Götaland?
- Hur synliggörs en urban norm sett till hållbart resande i Västra Götaland?

## 1.2 AVGRÄNSNING

Den tid som avsatts för aktuell studie har varit begränsad till åtta veckor, vilket har resulterat i att enbart VGR samt två kommuner kunnat inkluderas och ligga till grund för studien. Det finns en medvetenhet i att studerade kommuner inte kan representera samtliga kommuner i regionen, men valet av kommuner baseras på dess skillnader och syftar därmed till att i studien kunna inkludera ett så brett perspektiv som möjligt.

Det är värt att notera att begreppet hållbarhet är brett och inkluderar flera olika dimensioner (se avsnitt 3.2). Därför finns det skäl att anse att många olika aspekter kan inkluderas i en studie som rör hållbarhet. Denna uppsats fokuserar däremot främst på hållbart resande sett från den miljömässiga dimensionen, även om de andra dimensionerna genomsyrar delar av studien.

## 1.3 UPPSATSENS DISPOSITION

Uppsatsen är indelad i sex kapitel, där detta inledande kapitel introducerar ämnet samt presenterar syfte, frågeställningar och avgränsningar. Kapitel 2 omfattas av bakgrund i form av presentationer av studerade fall såväl som introducerar begreppen landsbygd och urban norm. I kapitel 3 behandlas tidigare forskning samt studiens analytiska ramverk. Kapitel 4 redogör för de metoder som använts för datainsamling och i kapitel 5 presenteras insamlat material för att även analyseras med hjälp av de analytiska ramverken. Slutligen presenteras slutsatser och förslag till vidare forskning i kapitel 6.

## 2 BAKGRUND

I detta avsnitt redogörs det för den region och de kommuner som inkluderas i studien samt de två centrala begreppen landsbygd och urban norm.

### 2.1 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN (VGR)

VGR har funnits sedan 1999, då flera landsting slogs ihop (se Figur 2.1 för dagens geografiska kontext). Regionen har sedan dess bland annat ansvar för regional utveckling (VGR 2017), men även såväl hälso- och sjukvård som kollektivtrafik och kultur. När det kommer till kollektivtrafiken i Västra Götaland är det VGR som ser till att detta ska finnas i hela länet och de äger bolaget Västtrafik, med vilka man kan resa med tåg, spårvagn, buss och båt (VGR 2021a).



Figur 2.1 Västra Götaland. Notera att järnvägarna endast är de som ingår i det reguljära järnvägsnätet<sup>1</sup>.

I Västra Götaland bodde det år 2020 1 734 443 invånare (SCB 2022b), varav 583 056 i Göteborgs kommun (SCB 2022a). Detta pekar på att en tredjedel av länets invånare är bosatta i Göteborg och kommunen är Västra Götalands största sett till invånarantal.

<sup>1</sup> Den järnväg som går in i Karlsborgs kommun är numera nedlagd permanent (Intervjuperson 1).

Vidare är över hälften av länets invånare koncentrerade till 12 kommuner i Göteborgsregionen. Samtidigt består 30 av länets 49 kommuner av färre än 20 000 invånare (VGR u.å.).

När det kommer till kollektivtrafikens infrastruktur är det Trafikverket och kommunerna som står för att bygga och sköta om vägarna och ytan där hållplatserna står (VGR 2021b). Det råder kommunalt planmonopol, vilket gör att det är kommunerna som bestämmer hur marken ska användas (Boverket 2020b) samtidigt som Trafikverket, enligt 6 § av Väglagen (SFS 2019:848), är väghållare för allmänna vägar. Att kommunerna står för den fysiska planeringen har betydelse för kollektivtrafikens förutsättningar (VGR 2021b).

Varje år undersöker Västtrafik genom enkäter resvanorna bland Västra Götalands invånare. Enligt den undersökning som genomfördes under 2020 framgår det att en större andel invånare i Göteborgs innerstad reser såväl kollektivt som med cykel och gång i jämförelse med invånarna i regionens mindre tätorter och landsbygder (se Tabell 2.1). Av samtliga svar från undersökningen angav även 39 procent att de vill resa mer med kollektivtrafik jämfört med idag, 64 procent vill resa mer med cykel och 62 procent vill gå mer (Västtrafik 2020).

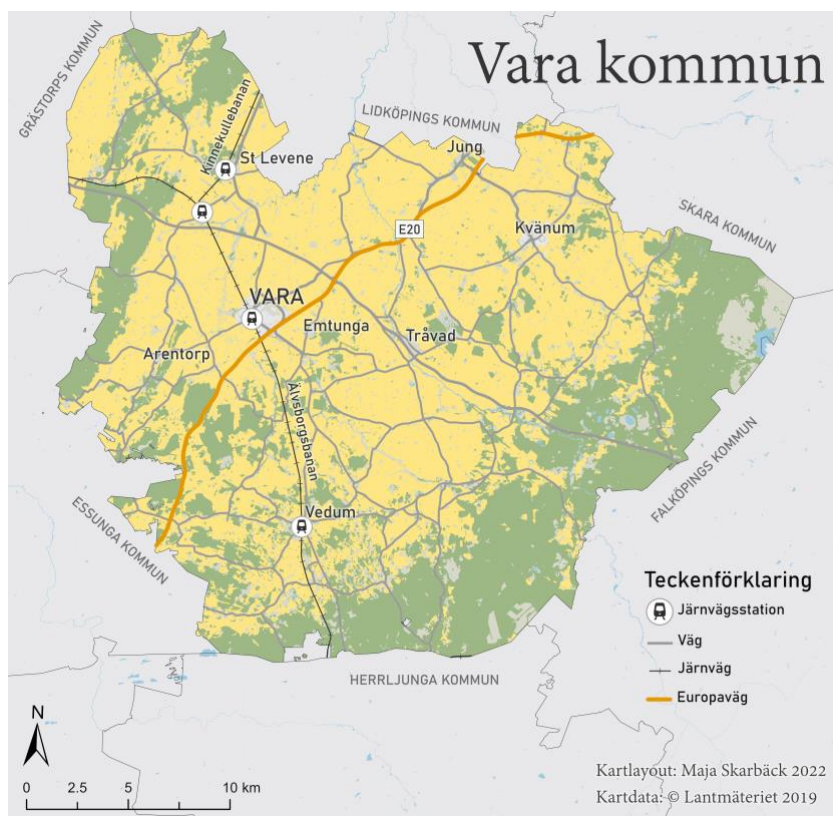
Tabell 2.1 Urval av resvanor bland VGR:s invånare. Författarens tabell med data från Västtrafik (2020).

Färdmedel	Bostadsort	Andel invånare som reser mer sällan än 1 gång/månad	Andel invånare som reser 2–7 gånger/vecka
Kollektivtrafik	Göteborgs innerstad	21 %	52 %
	Liten tätort <5000 invånare	67 %	20 %
	Landsbygd*	81 %	9 %
Cykel	Göteborgs innerstad	50 %	30 %
	Liten tätort <5000 invånare	62 %	20 %
	Landsbygd*	69 %	12 %
Gång	Göteborgs innerstad	18 %	62 %
	Liten tätort <5000 invånare	36 %	41 %
	Landsbygd*	55 %	27 %
Bil	Göteborgs innerstad	40 %	40 %
	Liten tätort <5000 invånare	17 %	68 %
	Landsbygd*	9 %	84 %

\*De som svarade på undersökningen fyllde själva i vilken typ av ort de bodde i/på (Västtrafik 2020). Därmed finns det i detta fall ingen information om vad landsbygd definieras som.



## 2.2 VARA KOMMUN



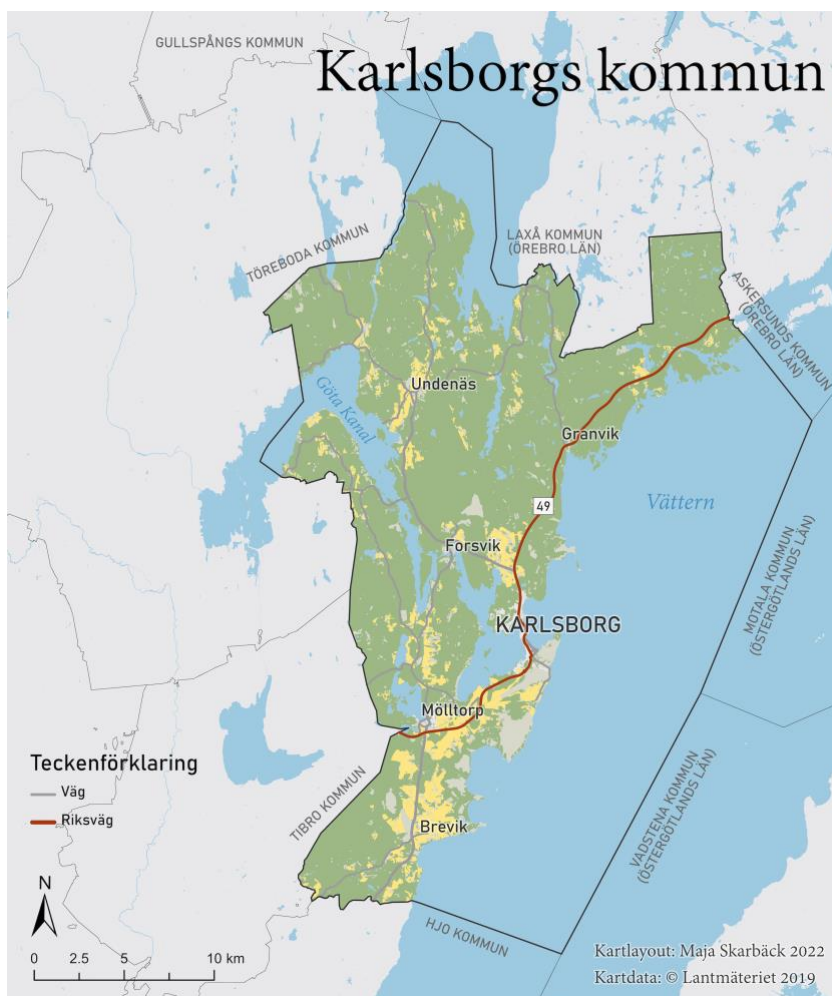
Figur 2.2 Vara kommun.

Mitt i Västra Götaland ligger Vara kommun, vilken kommunen själva definierar som en jordbruks- och landsbygdskommun med en tätbefolkad landsbygd. I kommunen finns, förutom centralorten Vara, tätorterna Kvänum, Vedum, St Levene, Arentorp, Tråvad, Jung och Emtunga (se Figur 2.2). Invånarantalet i Vara kommun var år 2020 16 096 och enligt Statistikmyndigheten SCB bodde 59 % i en tätort<sup>2</sup> och 41% utanför en tätort (SCB 2022a).

Förutom att vara en del av VGR ingår Vara kommun även i Skaraborgs kommunalförbund, vilka fokuserar på fem olika områden, varav ett är infrastruktur. Vara kommun erbjuder flertalet möjligheter beträffande resor till och från kommunen. Detta främst tack vare att E20, Kinnekullebanan och Älvsborgsbanan, vilken kopplar an till Västra stambanan, går igenom kommunen (Vara kommun 2013).

<sup>2</sup> Enligt SCB definieras en tätort som ett område där bebyggelsen är sammanhängande och invånarantalet minst 200 (SCB 2022a).

## 2.3 KARLSBORGS KOMMUN



Figur 2.3 Karlsborgs kommun.

I nordöstra Västra Götaland, intill Göta kanal och Vättern, hittar vi Karlsborgs kommun. Utöver centralorten Karlsborg ligger även samhällena Udenäs, Granvik, Mölltorp, Forsvik och Brevik i kommunen (se Figur 2.3) (Karlsborgs kommun 2021). År 2020 bestod Karlsborgs kommun av 6 965 invånare, varav 77 % bodde i en tätort och 23 % utanför en tätort (SCB 2022a).

Precis som Vara kommun är Karlsborgs kommun en del av Skaraborgs kommunalförbund. Kommunen har även en gemensam kollektivtrafiknämnd tillsammans med Tibro kommun och Hjo kommun. För Karlsborgs kommuns del är riksväg 49 det viktigaste transportstråket (Karlsborgs kommun 2014a).

## 2.4 BEGREPPSFÖRKLARING

### 2.4.1 LANDSBYGD

Landsbygd som begrepp har många olika, snarare än en specifik definition (Jordbruksverket 2013; Tillväxtverket 2021a). Det engelska begreppet *countryside* beskrivs däremot i *Dictionary of Human Geography* som "[e]tt [...]ruralt landskap där det finns begränsad [...]urbanisering och där bosättning är geografiskt begränsad till små städer eller byar" (Castree et al. 2013, s. 80, författarens översättning). Här bor en liten befolkning, antingen koncentrerad eller mer utspridd, och ordet *countryside* karaktäriseras bland annat som en landskapsresurs<sup>3</sup>. Den ekonomiska aktiviteten är småskalig och utvecklingen är vanligtvis begränsad (ibid.). Ser vi till Sverige menar Jordbruksverket att det finns mycket som landsbygderna har gemensamt, men att det även finns mycket som skiljer landsbygderna åt. Därav finns det olika sorters landsbygder (Jordbruksverket 2013).

Att begreppet landsbygd inte har en universell definition gör att huruvida ett område definieras som landsbygd eller inte beror på vart vi vänder oss. Ser man till FN:s definition bor 76 procent av Sveriges befolkning på landsbygderna, medan det endast är 13 procent om man ser till statistik från SCB (Tillväxtverket 2021b). Jordbruksverket (2013) har i sin tur tagit fram en kommunindelning, där kommunerna delas in i fyra grupper, enligt vilken 34 procent av den svenska befolkningen bor på landsbygder. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) (tidigare Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)) delar däremot in kommunerna i nio kommungrupper, indelade i tre huvudgrupper (SKL 2016). Slutligen innebär en definition som Tillväxtverket tagit fram att de svenska kommunerna delas in i sex grupper, varav tre består av landsbygdskommuner (Tillväxtverket 2021b). Nämnade definitioner är endast ett urval.

### 2.4.2 URBAN NORM

Den urbana normen handlar om att städer och dess invånare anses vara det normala i samhället, vilket samtidigt innebär att det finns något som inte är normen och som hamnar utanför. I detta fall handlar det om det rurala, landsbygderna (Tunström et al. 2018; Tillväxtverket 2021a). Landsbygderna anses ha brist på hållbarhet, tillväxt och utveckling medan städerna identifieras som mer hållbara, mångsidiga och livfulla (Tunström et al. 2018). Utöver att den urbana normen kan ha en inverkan på individer

---

<sup>3</sup> Notera att begreppet *landskapsresurs* är en direktöversättning från engelska då ingen svensk motsvarighet till begreppet hittades. *Landscape resource* kan definieras som "[K]ombinationen av element som bidrar till landskapskontext, karaktär och värde" (Wood Group 2021, s. 39, författarens översättning).

kan den även synas på samhällsnivå genom att regelverk utformas till städers fördel eller att resurser främst koncentreras till urbana områden (Tillväxtverket 2021a). Den urbana normen gör att staden idealiseras och den perifera landsbygden problematiseras ur ett planeringsperspektiv. Normen genomsyrar nordisk och europeisk utveckling, livsstilar och inte minst planering, där den mer kompakta staden ses som en lösning för hållbar utveckling (Tunström et al. 2018).

### 3 TIDIGARE FORSKNING OCH ANALYTISKA RAMVERK

I detta kapitel presenteras dels tidigare forskning inom ämnet, dels de analytiska ramverk som identifierats som relevanta för studien. Ramverken syftar till att sedan ligga till grund för analysen av det insamlade materialet. Det finns mycket forskning och information som behandlar såväl det berörda ämnet som ramverken i detta kapitel. Därmed är det av relevans att vara medveten om att det som kapitlet behandlar endast bör ses som exempel utifrån intresset för studien. Således presenteras inte en komplett bild av något av ramverken.

#### 3.1 TIDIGARE FORSKNING

Det finns mycket forskning rörande hållbara transporter (se till exempel Banister 2008; Stjernborg & Mattisson 2016; Johansson et al. 2017; Hrelja & Rye 2022). Det finns även forskning som rör specifikt hållbara transporter på landsbygd. I en svensk kontext tar Berg och Ihlström (2019) i sin artikel *The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents* upp betydelsen av goda transportmöjligheter och att möjligheterna sett till kollektivtrafik har en tendens att vara mer bristfälliga i rurala och glesare geografier jämfört med urbana områden. Denna begränsning innebär att invånarna i rurala områden har färre möjligheter till deltagande, tillgänglighet och social integration.

Berg och Ihlström (2019) studerar hur olika transportmedel används på svenska landsbygder och hur transporttillgång kan tillgodose dagliga mobilitets- och deltagandebeständigheter. Studien baseras på intervjuer med invånare på landsbygder i olika delar av Sverige. Författarna kommer i studien fram till att bilen har en betydelsefull roll för landsbygdsinvånarens möjligheter att genomföra vardagliga aktiviteter. Dessutom råder det i dagens samhälle en bild av bilen som norm. Det finns flera orsaker

till att bilen används frekvent, däribland bristen på rurala områdens tillgång till kollektivtrafik. Det som i synnerhet påverkas av bristfälliga transporttjänster är den självständiga mobiliteten hos barn och unga, vilka blir beroende av att andra ska skjutsa dem dit de behöver åka. Författarna belyser även att den fysiska miljön påverkar möjligheten att resa med kollektivtrafik, vilket kan röra sig om att bland annat otrygga hållplatser. För att kunna minska bilberoende och öka såväl tillgänglighet som rörligheten på landsbygder lyfter Berg och Ihlström fram olika förbättringar och åtgärder i sin studie. Exempel på dessa är att människor får testa hur nya mobilitetslösningar fungerar i vardagen, att samordna kollektivtrafik med annan service samt att möjliggöra goda kollektivtrafikmöjligheter mellan landsbygder och prioriterade kollektivtrafiknoder (Berg & Ihlström 2019).

## 3.2 HÅLLBART RESANDE

Begreppet hållbar utveckling innebär ”att försäkra sig om att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” (World Commission on Environment and Development 1988, s. 22). I Agenda 21, handlingsprogrammet som togs fram i samband med FN:s konferens om miljö och utveckling (UNCED) 1992 (Nationalkommittén för Agenda 21 1997), delas samhällsutveckling in i tre dimensioner som tillsammans leder till hållbar utveckling. Dessa är den ekologiska dimensionen, den sociala dimensionen samt den ekonomiska dimensionen. Beroende på olika faktorer kan det fokuseras olika mycket på de tre dimensionerna. Det kan till exempel röra sig om att länder med hög miljöbelastning fokuserar mer på den ekologiska dimensionen. Däremot behöver dimensionerna långsiktigt samverka och optimalt bör åtgärder gynna flera dimensioner (Nationalkommittén för Agenda 21 1997).

Hållbara transportsystem som begrepp har funnits sedan 1990-talet i många olika sammanhang och på samtliga nivåer, däribland kommuner. Hållbart resande enligt SKR beskrivs som ”transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö” (SKL 2010, s. 3). Enligt SKR brukar användaren av begreppet dock sällan definiera vad man menar med begreppet och det finns ingen universell definition. Trots olika definitioner möts däremot de flesta i flertalet aspekter sett till vad som behövs för att ett transportsystem ska bidra till hållbar utveckling. Detta handlar bland annat om att det krävs ett minskat beroende av transporter, att gynna transporter som är hållbara och att såväl infrastruktur som fordon ska vara mer miljövänliga, tillgängliga och säkra. För att på bästa sätt nå hållbart resande krävs åtgärder inom, och en kombination av, områdena beteendepåverkan, teknisk utveckling, fysisk planering samt regleringar och ekonomiska styrmedel. Det handlar

om att genomföra resor på hållbara sätt genom kollektivtrafik, gång och cykel eller att inte resa alls, men även att göra bilanvändning mer effektiv genom att till exempel samåka (ibid.).

Något som Banister (2008) poängterar i sin artikel *The sustainable mobility paradigm* är att resande inte har handlat om att själva resan i sig är det värdefulla utan något man efterfrågar för att man ser ett värde i det man ska göra på den destination man reser till. Här belyses även människors vilja att minimera kostnader för att resa, vilket dels handlar om kostnader i tid, dels om kostnader i pris. Banister menar att det för hållbar mobilitet krävs ett paradigmskifte där vi minskar antalet resor och övergår från att ha planerat med bilen i fokus till att vidta ordentliga åtgärder för att främja kollektivtrafik, gång och cykel och på så vis göra att man inte behöver vara i behov av en bil. För detta paradigmskifte krävs det att de mer hållbara transportmedlen tillgängliggörs i den fysiska planeringen för att kunna underlätta användandet av inte minst kollektivtrafik. För ett skifte krävs även att invånarna involveras i transportplaneringen och att de såväl som planerare måste visa på förändringsvilja och engagemang för att gemensamt nå hållbar mobilitet.

Kollektivtrafik tillsammans med åtgärder som begränsar bilen lyfts ofta fram som en av de främsta åtgärderna för att nå trafikomställningar och minskat bilanvändande. Förutom att kollektivtrafik minskar klimatpåverkan bidrar det även till ekonomisk tillväxt, livskvalitet och hälsofrämjande effekter (Johansson et al. 2017). Därmed finns det skäl att anse att hållbara transporter inom framför allt kollektivtrafik är fördelaktiga sett till samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Forskning visar däremot på svårigheten med att sluta planera för bilen och i stället planera för mer hållbara transportsystem i form av kollektivtrafik, gång och cykel. Vi fortsätter att planera för bilen (Hrelja & Rye 2022; Banister 2008), inte minst på grund av decentraliseringen av städer. Dessutom används bilen i stor utsträckning på grund av minskat intresse för hållbara färdmedel (Banister 2008).

Slutligen är det, när det kommer till hållbarhet och svensk transportplanering, värdefullt att lyfta fram ramverket *The Strategic Choice of Measures (SCM)*, vilket enligt Eckersten et al. (2021) ”syftar till att interagera olika perspektiv och identifiera åtgärder för att anpassa nya infrastrukturprojekt till sin lokala kontext i ett tidigt skede av svensk transportplanering” (Eckersten et al. 2021, s. 1, författarens översättning). Enligt författarna har olika myndigheter olika intressen, vilket syns när det kommer till att samverka i frågor som rör miljö. Ramverket ska underlätta samverkan mellan till exempel Trafikverket och kommunerna i Sverige i deras arbetet med att samordna planering för markanvändning med transportplanering. Dessutom menar de att kommuner bör stötts med resurser för att kunna vidta åtgärder som krävs för att integrera projekt rörande infrastruktur med planering för den lokala markanvändningen (Eckersten et al. 2021)

### 3.3 CENTRUM OCH PERIFERI

Det finns de regioner som kännetecknats av utveckling och koncentration samtidigt som det finns de regioner som inte har lyckats med detta. Detta förhållande har kommit att förklaras genom begreppspar centrum och periferi. Begreppen har använts på olika sätt i över hundra år och beroende på hur de använts finns det två olika mål. De är ”att analysera förändring och förvandling av olika samhällen eller produktionssätt, samt att föreslå olika sätt som förändring och förvandling kan påverka länder, regioner och städer” (Ramírez 2009, s. 286, författarens översättning). Denna tankemodell tenderar att appliceras i inte minst en geografisk och ekonomisk kontext men förekommer även inom ytterligare fält och andra perspektiv. Att förklara förhållandet mellan ett centralt område och dess så kallade perifera omgivning har kommit att appliceras på flera olika begrepp, såsom utvecklad-outvecklad, Nord-Syd och modern-traditionell (ibid.).

Som ovan nämnt har centrum och periferi kunnat appliceras på olika begrepp. Bland annat finns det exempel på hur begreppspar används för dikotomin stad och land, där centrum utgörs av en central ort och att dess periferi utgörs av mindre orter och landsbygder (Ramírez 2009; Erlingsson et al. 2021). Detta är något som realiserades i Sverige inte minst i samband med kommunblocksreformerna under 1960- och 70-talen. Då drogs nya kommungränser och varje kommun skulle omfattas av minst 6000 invånare och en större tätort som skulle kunna underhålla med service i periferin, det vill säga landsbygderna och mindre tätorter (Erlingsson et al. 2021).

För ökad förståelse mellan stad och land utifrån centrum och periferi är det värdefullt att lyfta Christallers centralortsteori, då den till stor del ligger till grund för hur kommunblocksreformen genomfördes och därmed utgör en förståelse för uppdelningen mellan Sveriges städer och landsbygder (Tillväxtverket 2020; Erlingsson et al. 2021). Centralortsteorin, vilken myntade 1933, innebär att bosättningar bör lokaliseras i ett hierarkiskt system (Castree et al. 2013). Man bör vara medveten om att Christaller under denna tid arbetade för det tyska, nazistiska styret och att centralortsteorin grundade sig i ”nazisternas territoriella erövringar i geografisk likhet med det tyska hemlandet” (Barnes & Minca 2012, s. 669, författarens översättning). Även om teorin kan ifrågasättas sett till aktualitet, förklarar den hur dagens svenska kommuner ser ut. Den del av teorin som är av särskilt intresse i denna studie är trafikprincipen, vilken menar att det optimala är att genom så få centralorter som möjligt nå ett så stort antal människor som möjligt (Tillväxtverket 2020).

Det finns många diskussioner rörande centrum och periferi, men det gemensamma är att det rör sig om hierarkiska rum (Ramírez 2009). Rönnblom (2014) menar i rapporten *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy* att, i relation till landsbygd, försätts staden i en privilegierad sits och förhållandet mellan stad

och landsbygd handlar om makt. Rönnblom liknar relationen vid att män är privilegierade i förhållande till kvinnor och hon menar att det finns olika sorters hierarkier som genomsyrar och innebär påföljder i samhället. Här finns det vissa positioner som upprätthålls och som, medvetet eller omedvetet, påverkar andra människor. Det handlar även om urbant tolkningsföreträde, där det finns det som har makt att bestämma vad som ska anses vara normalt. Detta tyder bland annat på att en större andel av samhällets resurser tilldelas de invånare som bor i städer än de på landsbygder. Tolkingsföreträdet innebär även att landsbygder anses ha problem samtidigt som staden associeras med utveckling.

### 3.4 PUSH-PULL-MOORING

Idén om *push-pull-mooring* (PPM) har använts bland forskare i olika sammanhang för att öka förståelsen kring förändrat beteende hos individer (Wang et al. 2020). Ramverket har sitt ursprung i litteratur om migration, med syftet att förklara det skiftande beteende som människor visar på vid byte från en destination till en annan (Boyle et al. 1998; Wang et al. 2020). PPM består av tre olika delar kopplade till människans förändrade villighet och beteende. För det första handlar det om så kallade push-faktorer, vilka är de anledningar som får individer att lämna det nuvarande alternativet. För det andra handlar det om pull-faktorer. Dessa är de som gör att individerna kan tänka sig anta det nya alternativet. Den tredje, och sista delen, är mooring-faktorerna, vilka är de hinder som försvårar det nya alternativets existens. Det som gör att PPM sticker ut från andra teorier rörande beteenden är att det inte finns några fasta faktorer utan att de specifika push-, pull- och mooring-faktorerna bestäms utifrån kontexten (Wang et al. 2020). Wang et al. (2020) applicerar ramverket om PPM på villigheten att gå från bilanvändande till hållbart resande. Författarna applicerar då ramverket på följande vis:

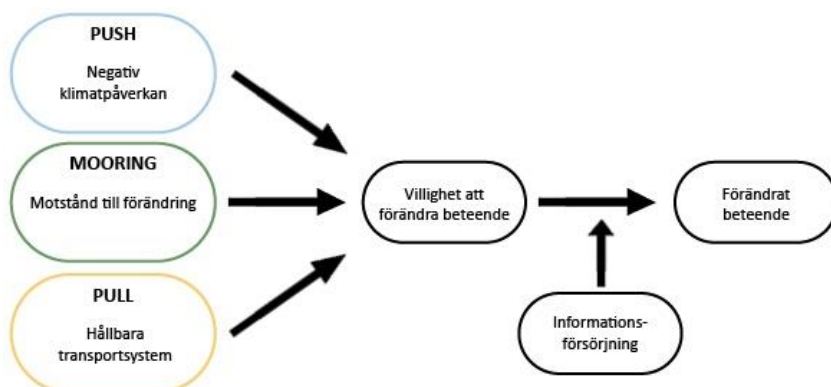
Push-faktorerna hänvisar till de bestämmande faktorer som driver individer bort från att pendla med privatbilar till grön transport [green transportation], medan pull-faktorer representerar triggers som uppmanar individer att pendla på de gröna transportsätten. Dessutom återspeglar mooring-faktorn att bidragsgivaren [the contributor] interagerar med push- och pullfaktorer för att komma emellan i den skiftande viljan.

(Wang et al. 2020, s. 3, författarens översättning)

Ett exempel på push-faktor taget från kontexten ovan är den negativa klimatpåverkan som pendling med egen bil innebär. Denna gör att individen får en negativ inställning till bilanvändande och därför mer sannolikt vänder sig till hållbara resalternativ. En pull-faktor skulle i sin tur kunna vara hållbara transportsystem, vilka lockar individen till att resa hållbart och tillgängliggör ett hållbart alternativ. Slutligen skulle en mooring-faktor kunna vara individens motstånd till att förändra, eller långa process att förändra, vanor och normer. Såsom Wang et al. applicerar detta skulle det kunna röra



sig om vana och det upprepade valet att, utan någon direkt eftertanke, pendla med sin bil (Wang et al. 2020). Se Figur 3.1 för konceptuell modell med exempel på faktorer.



Figur 3.1 Konceptuell modell över PPM. Författarens figur baserad på Wang et al. (2020).

Såsom Figur 3.1 visar finns det ytterligare en del som spelar in för att förändra beteende. Den handlar om att det krävs en villighet att ändra beteende och att huruvida man faktiskt ändrar sitt beteende beror på hur hög ens villighet är. Något som ska hjälpa individer att bli mer villiga och därmed ändra sitt beteende är att ta del av information. Denna information skulle till exempel kunna förmedla hur mycket utsläpp man skulle minska med om man reste mer med kollektivtrafik. På så vis får individen en förståelse för sitt beteende och därmed ökad villighet att förändra det (Wang et al. 2020).

## 4 METOD

Detta kapitel behandlar forskningsdesign samt beskriver tillvägagångssättet för insamling och bearbetning av studiens data. För att kunna besvara frågeställningarna har metoderna dokumentanalys och intervju legat till grund för studien.

### 4.1 FORSKNINGSDESIGN

För uppsatsen tillämpas en kvalitativ forskningsdesign och studien utgörs av en fallstudie, i syfte att undersöka ett fenomen, ett fall, genom en småskalig samhällsvetenskaplig studie. Fallstudier handlar om en inramning och fallet i fråga skulle till exempel kunna röra sig om en organisation eller en process. För denna studie utgörs fallet av Västra Götaland såväl som statliga instanser inom Västra Götaland, mer

specifikt en region och två kommuner. Vidare fokuserar fallstudien på flera datakällor (Denscombe 2018), vilka samlats in genom metoderna dokumentanalys och intervju.

I en samhällsvetenskaplig kontext syftar en kvalitativ studie oftast till att fokusera på data som består av ord. En analys av kvalitativa data tenderar att bli mer subjektiv än en analys av kvantitativa data och det är av betydelse att vara medveten om att forskarens identitet är betydelsefull för analysen, vilket är av särskild vikt i den här studien (se avsnitt 4.8). Detta innebär att det inte går att upprepa samma studie med samma resultat trots samma tillvägagångssätt. Det omöjliga i att genomföra samma studie beror även på förändring i tid (Denscombe 2018), vilket är betydelsefullt för denna studie då inte minst planering förändras (se exempel i avsnitt 5.2). Detta gör det även relevant att betona att studien illustrerar hur det ser ut idag och att det därmed inte nödvändigtvis kommer se likadant ut i framtiden.

Fördelarna med att studien är kvalitativ är flera, inte minst att materialet är exempel tagna från verkligheten samt att det är detaljerat och därmed möjliggör en djupare förståelse av fallen. Slutligen är det dock av vikt att lyfta att studien fokuserar på ett litet antal fall och att den därmed inte går att generalisera (Denscombe 2018). Detta är däremot inte syftet med studien utan syftet är snarare att belysa exempel på hur det planeras kring hållbart resande genom att studera Västra Götaland utifrån dess kontext.

#### 4.1.1 URVAL

Studien och fallen har avgränsats till VGR och kommunerna Vara kommun och Karlsborgs kommun, vilka ingår i regionen. VGR valdes som studiens övergripande fall då det är en region som kännetecknas av en storstad, Göteborg, där en stor andel av invånarna bor samtidigt som det i regionen finns många förhållandevis små kommuner (se avsnitt 2.1). Vara kommun valdes då det är en landsbygdskommun där en förhållandevis stor andel invånare bor på landsbygd samtidigt som kommunen har flera järnvägsstationer (se avsnitt 2.2). Karlsborgs kommun valdes däremot då den, likt Vara kommun kan klassas som en landsbygdskommun, men att den inte har någon järnväg (se avsnitt 2.3) utan ligger drygt fyra mil från närmaste järnvägsstation (Karlsborgs kommun 2014a). Detta pekar på att kommunerna besitter skillnader i förutsättningar sett till hållbart resande. Därutöver ligger Karlsborgs kommun geografiskt längre bort från Göteborg än vad Vara kommun gör (se avsnitt 2.1), vilket även det tyder på en skillnad mellan kommunerna sett i relation till Göteborg. Därmed var det av intresse att inkludera båda kommunerna för att på så vis möjliggöra en bredd på studien och belysa att olika landsbygder i samma region besitter olika förutsättningar (se avsnitt 2.4.1).

Som nämnt i avsnitt 2.4.1 kan kommuner tilldelas olika benämningar beroende på vilken källa som definierar landsbygd. Till exempel definierar Tillväxtverket Karlsborg kommun som en *gles landsbygdskommun* och Vara kommun som en *tätortsnära landsbygdskommun* (Tillväxtverket 2020). SKR i sin tur klassar både Karlsborgs kommun och Vara kommun som *pendlingskommun nära mindre stad/tätort* (SKL 2016). Tillväxtverkets indelning ligger till grund för urvalet då studien ämnar fokusera på landsbygd. Samtidigt ligger även SKR:s kommunindelning till grund för urvalet då det antogs att, i och med att kommunerna kan ses som pendlingskommuner, resande och transportinfrastruktur är särskilt relevant för de två kommunerna och dess invånares vardag. I enlighet med Denscombe (2018) tyder urvalet för fallstudien på att det rörde sig om såväl subjektivt som icke-sannolikhetsurval då samtliga fall handplockades av författaren då de ansågs relevanta för temat på studien.

## 4.2 METODANSATS OCH METODVAL

De valda metoderna i denna uppsats är dokumentanalys samt intervju. Den första syftar till att fånga hur det översiktligt planeras kring hållbart resande på såväl kommunal som regional nivå samt om det finns något särskilt planerande sett till landsbygder kontra urbana områden. Den senare metoden inkluderas för att få en djupare förståelse för hur VGR, inklusive Västtrafik, samt de två kommunerna planerar och hur insatta tjänstemän ser på hållbart resande, planeringen runt detta samt om en urban norm synliggörs genom planering kring hållbart resande.

Det finns tidigare forskning där samma metoder använts för att studera hållbara resor och som därmed tyder på att valda metoder lämpar sig för denna uppsats. Vi skulle till exempel kunna se till Johansson et al. (2017) som har studerat svensk, regional kollektivtrafik. Genom en analys baserad på intervjuer med tjänstemän på svenska regioner syftar författarna till att se hur politiska mål realiseras i praktiken samt hur åtgärder inom kollektivtrafiken utvärderas. Motiveringen till att använda sig av kvalitativa intervjuer i studien menar författarna är att de bidrar till "en förståelse för hur samhällsnyttan med kollektivtrafiken beaktas och kommer till spel i kollektivtrafikpolitiken och planeringspraxis" (Johansson et al. 2017, s. 60, författarens översättning). Fortsättningsvis finns det även forskning som studerar hållbara resor genom att studera dokument från svenska myndigheter. Ett exempel på detta är Stjernborg och Mattissons (2016) artikel *The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden*. Författarna studerar policydokument för att undersöka hur olika regioner och kommuner framställer kollektivtrafikens roll utifrån dess samhälleliga sammanhang.

## 4.3 METODKOMBINATION

Fallstudien möjliggör en kombination av forskningsmetoder, vilket bidrar till en mer komplett bild av studien. Därav har ordningsföljden av metoderna varit av särskild vikt och relevans då materialet insamlat genom en metod varit användbart inför insamling av data genom en annan metod (Denscombe 2018). Här har det handlat om att den information som samlades in genom dokumentanalysen bidrog till en fördjupad kunskap om fallet, vilket på så vis kunde ligga till grund för en del av de frågor som formulerades i intervjuguiderna.

## 4.4 DOKUMENTANALYS

Dokumentanalysen genomfördes för att få en översiktlig bild av hur det planeras för hållbart resande i de valda fallen. Det fördelaktiga med valda dokument är att de består, vilket möjliggör jämförelse av materialet med svar från intervjuerna. På så vis ökar trovärdigheten i intervjuerna, vilket är värdefullt då intervjuer inte på samma vis kan kontrolleras (Denscombe 2018).

När man använder sig av data från dokument är det betydelsefullt att diskutera kvaliteten på de dokument som ska inkluderas då det kan finnas risker sett till trovärdighet (Denscombe 2018). Detta ansågs däremot inte vara en risk för studien då samtliga dokument hade genomgått en process som för översiktsplanerna inkluderar samråd, granskning och antagande av kommunfullmäktige (Boverket 2020a) och för den regionala utvecklingsstrategin (RUS) remiss och antagande av regionfullmäktige (VGR 2022b). I och med att dokumenten därmed haft inspel från många olika håll som kunnat påverka innehållet och en viss process krävts innan antagande fanns det skäl att anse att dokumentens innehåll var trovärdiga.

### 4.4.1 URVAL

Urvalet för dokumentanalysen var främst icke-sannolikhetsurval, då dokumenten valdes ut av uppsatsens författare (Denscombe 2018). Enligt 5 § av lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) är regioner skyldiga att ha en strategi för utveckling samt arbeta för att genomföra strategin. Av denna anledning, samt att VGR (2022a) själva beskriver RUS:en som det främsta strategin och styrande för det regionala utvecklingsarbetet, ansågs strategin därmed lämplig att studera. En fördel med valt dokument är även att lagkravet gör det möjligt att göra en liknande studie i andra

regioner. Trafikförsörjningsprogrammet i sin tur inkluderades då VGR (2021b) i RUS:en uttrycker att programmet är ett av tre regionala måldokument som samspelar med RUS:en. Av dessa tre var trafikförsörjningsprogrammet det som ansågs relevant sett till studiens fokus på resande. Då Västtrafik är ett bolag som ägs av VGR (VGR 2021a) och att bolaget därmed varit delaktigt i framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet (VGR 2021c) beslutades det att inte analysera något av Västtrafiks egna dokument.

Översiktsplanerna valdes främst då samtliga kommuner i Sverige är skyldiga att, enligt 3 kap. 1–2 §§ av Plan- och bygglagen (SFS 2010:900), ha en gällande översiktsplan som tar upp hur den fysiska miljön ska utvecklas långsiktigt i kommunen. Detta ansågs särskilt lämpligt då det även innebar att likställda dokument kunde hämtas från såväl Vara kommun som Karlsborgs kommun. Det bör däremot noteras att översiktsplanerna antogs under olika år samt är gamla i förhållande till de regionala dokumenten (se Tabell 4.1). Boverket (2014 Bilaga 1) menar dock att översiktsplanering i mindre kommuner, där resurserna är mer begränsade, tenderar att inte prioriteras och att planerare i mindre kommuner inte har lika mycket resurser avsedda för utvecklingsarbete. Av denna anledning, samt att översiktsplanerna enligt 3 kap. 1 § av Plan- och bygglagen (SFS 2010:0900) ska vara aktuella, ansågs det lämpligt att inkludera översiktsplanerna. Med andra ord var översiktsplanerna lämpade sett till att kommunerna är små samt att dokumenten, trots åldern, ansågs vara aktuella.

#### 4.4.2 GENOMFÖRANDE AV DATAINSAMLING

Det som var särskilt fördelaktigt med valda dokument var att de var lättillgängliga (Denscombe 2018) och därmed utan hinder kunde hämtas från instansernas hemsidor. Efter att dokumenten valts ut och hämtats valdes nyckelord för respektive dokument ut. Detta för att kunna söka upp dessa ord och på så vis ta ut de delar som kunde tänkas vara av betydelse för studien och samtidigt minimera risken att missa relevanta textdelar. Se Tabell 4.1 för vilka ord som inkluderades i respektive dokument. Samma begrepp för sökning valdes till såväl översiktsplanerna som RUS:en. Anledningen till detta var att dessa dokument var mer övergripande dokument som behandlar planering och utveckling generellt och inte specifikt trafik eller liknande. Val av begrepp baserades på vilka begrepp som använts i tidigare forskning om ämnet samt det analytiska ramverket om hållbart resande (se avsnitt 3.1 och 3.2). Trafikförsörjningsprogrammet i sin tur behandlar enbart trafik. Begreppen *transport*, *resa*, *mobilitet* och *kommunikation* bedömdes därför vara överflödiga och exkluderades. I stället inkluderades orden *hållbar* och *landsbygd* då dessa ord kopplade till resande är av särskilt intresse i den här studien.

Tabell 4.1 Information om de dokument som inkluderas i dokumentanalysen.

Utgivare	Dokument	År för antagande	Ord*
Vara kommun	<i>Översiktsplan 2012</i>	2013	Transport, resa, kollektivtrafik, gång, cykel, tåg, järnväg, buss, mobilitet, kommunikation
	<i>Aktualitetsprövning Vara kommuns översiktsplan, mandatperioden 2018–2022</i>	2019	
Karlsborgs kommun	<i>Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun</i>	2014	
VGR	<i>Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021 – 2030</i>	2021	
	<i>Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 Hållbara resor i Västra Götaland</i>	2021	Hållbar, landsbygd, kollektivtrafik, gång, cykel, buss, tåg, järnväg

\*Samt böjningar och varianter av orden

Varje stycke och figur som innehöll de uppsökta orden kopierades ut från originaldokumenten och lades i ett separat arbetsdokument för respektive utgivare. På så vis kunde det material som var potentiellt relevant samlas, vilket underlättade vidare hantering av materialet.

#### 4.4.3 BEARBETNING AV DATA

Mycket av den data som genererades innehöll information som inte ansågs relevant för studien och exkluderades därför. Detta rörde sig bland annat om flygtransporter, digital kommunikation och nationella mål utan uttalad koppling till dokumentet. Det som exkluderades var med andra ord sådant som inte berörde eller tog upp något om gång, cykel eller kollektivtrafik, vilka är de transportområden där studiens fokus ligger och som ansågs stå för hållbart resande (se även Hrelja & Rye 2022; Banister 2008). Efter denna avvägning ansågs samtliga delar som var kvar relevanta, strukturerade samt lätta att förstå och koppla till olika delar till resultatet och analysen. Därför bearbetades materialet inte vidare.

#### 4.5 INTERVJUER

Utöver dokumentanalysen ligger även intervjuer som metod till grund för studien. Genom intervjuerna har data samlats in och genererats utifrån vad intervjupersonerna berättat och svarat på frågor. Detta har varit särskilt lämpligt då det rör sig om småskalig forskning samt att fånga in uppfattningar, mer komplexa frågor och information som kan komma åt genom personer som har kunskap och erfarenheter inom ämnet. Samtliga genomförda intervjuer var semistrukturerade, vilket innebar att det fanns en förberedd lista med frågor som det önskades svar på, men att det fanns en fördel i att

flexibiliteten innebar att intervjupersonen kunde svara utförligt och att det fanns utrymme för utveckling av svar (Denscombe 2018).

Det kan finnas risker när det kommer till trovärdigheten i intervjuer, eftersom sanningen i intervjupersonernas svar kan vara svåra att verifiera. Däremot finns det i många fall möjlighet att kontrollera svaren med andra källor (Denscombe 2018). Detta var möjligt för flera intervjufrågor eftersom intervjupersonerna representerade de instanser som gett ut dokumenten i dokumentanalysen. Därutöver antogs det att trovärdigheten förstärktes då intervjupersonerna inte var helt anonyma. I och med att de från början godkände att deras namn skulle anges kan man anta att intervjupersonerna inte skulle vilja tala osanning eftersom det inte går att utesluta att detta skulle kunna ge dem nackdelar i deras yrkesroller. Notera att namnen dock senare kom att exkluderas (se avsnitt 4.5.2).

#### 4.5.1 URVAL

Sammanlagt intervjuades fyra personer, vilka under tiden för genomförandet alla var tjänstepersoner på något sätt insatta i hållbart resande i Vara kommun, Karlsborgs kommun, VGR eller Västtrafik. De valdes på så vis ut för att de ansågs ha mycket god inblick i hur respektive instans eller bolag arbetar med och ser på frågor rörande hållbart resande. Detta innebar att det i detta fall dels rörde sig om ett icke-sannolikhetsurval, dels ett subjektivt urval. Icke-sannolikhetsurval pekar på att det fanns en viss grad av valfrihet under processen. Det subjektiva urvalet innebar i sin tur att intervjupersonerna valdes ut utifrån deras relevans för det aktuella ämnet samt deras kunskap och erfarenhet inom området, vilket passade bra då det möjliggjorde insamling av värdefull information tack vare att intervjupersonerna var insatta (Denscombe 2018). Detta var särskilt av intresse då dokumentanalyserna inte ansågs bidra med tillräckligt mycket material för en fullständig studie. På så vis kunde intervjuerna kompletteras med relevant data.

Två av intervjupersonerna valdes ut och kontaktades direkt. Det var dels samhällsbyggnadschefen på Karlsborgs kommun, som valdes ut baserat på hans arbetstitel, dels chefen för marknadssteamet på Västtrafik, som valdes ut baserat på olika projekt som hon varit ansvarig för. De andra två intervjupersonerna, samhällsplaneraren på Vara kommun och regionutvecklaren på VGR, valdes ut efter att de blivit rekommenderade genom sina kollegor. Dessa kollegor kontaktades från början då de förväntades ha rätt kunskap utifrån deras arbetstitlar.

#### 4.5.2 GENOMFÖRANDE AV DATAINSAMLING

Samtliga intervjupersoner, såväl som ovan nämnda kollegor, kontaktades per e-post eller telefon, vilket upplevdes effektivt och okomplicerat. Innan respektive intervju hade vardera intervjuperson fått information om studien och samtycke (se avsnitt 4.6) skickat till sig per e-post. Utöver detta förbereddes intervjuerna genom att en intervjuguide till respektive intervju skrevs. Detta eftersom intervjuerna var semistrukturerade (se avsnitt 4.5). Anledningen till att inte samma intervjuguide kunde användas till samtliga intervjuer var främst då de instanser som tjänstepersonerna representerade genomsyras av olika förutsättningar och olika perspektiv. Se bilaga 1, 2, 3 och 4 för intervjuguide till respektive intervju. I och med att dokumentanalysen hade genomförts innan intervjuerna baserades flera frågor på information från dokumenten. Därutöver fanns data från dokumentanalysen i intervjuarens medvetande, vilket bidrog till ökad förståelse för intervjupersonernas svar samt att det underlättade vid följdfrågor.

Samtliga intervjuer genomfördes med hjälp av digitala kommunikationsplattformar, där en intervju genomfördes över Microsoft Teams och övriga över Zoom. Detta var fördelaktigt främst då det fanns ett långt geografiskt avstånd mellan intervjuaren och intervjupersonerna. På så vis kunde kostnaderna minimeras (Denscombe 2018). Se Tabell 4.2 för detaljer om respektive genomförd intervju.

Tabell 4.2. Information om intervjupersoner och genomförda intervjuer.

Intervjuperson	Titel	Arbetsplats	Datum	Plattform	Längd
Intervjuperson 1	Samhällsbyggnadschef	Karlsborgs kommun	12 april 2022	Zoom	26 minuter
Intervjuperson 2	Regionutvecklare på avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur	VGR	13 april 2022	Zoom	46 minuter
Intervjuperson 3	Samhällsplanerare på plan- och tillväxtenheten	Vara kommun	19 april 2022	Microsoft Teams	57 minuter
Intervjuperson 4	Chef för marknadsteamet	Västtrafik	20 april 2022	Zoom	38 minuter

Samtliga intervjupersoner godkände innan genomförd intervju att intervjun spelades in med ljud och bild, vilket det sedermera gjordes. Detta för att kunna fånga bestående data med fullständiga svar, vilket var fördelaktigt för att minimera missuppfattningar (Denscombe 2018). Samtliga intervjupersoner godkände även att deras namn och titlar inkluderades i uppsatsen. Namnen kom sedermera att uteslutas då inget insamlat material var direkt kopplat till de intervjuade som privatpersoner. Därav benämns intervjupersonerna i uppsatsen med endast titel, då de ingår i studien på grund av yrkestitlarna. Däremot finns det inget som utesluter att intervjupersonernas namn kan identifieras baserat på titlarna. För att underlätta läsning kommer samtliga intervjupersoner härnäst benämnas som samhällsbyggnadschefen (Intervjuperson



1), regionutvecklaren (Intervjuperson 2), samhällsplaneraren (Intervjuperson 3) och marknadschefen (Intervjuperson 4).

#### 4.5.3 BEARBETNING AV DATA

Tack vare att samtliga intervjuer tilläts spelas in kunde de effektivt transkriberas efter genomförandet. Detta underlättade såväl sökningar som jämförelser i materialet. Om hela rådata behöver transkriberas eller inte beror på syftet (Denscombe 2018) och i det aktuella fallet ansågs det lämpligt att transkribera intervjuerna i sin helhet. Detta främst då det underlättade analysen av materialet eftersom det inte fanns behov av att leta efter missad information i inspelningarna i och med att allt fanns i transkriberingarna. Därutöver underlättade det att ha intervjuerna i text när det senare kom till att ta ut citat ur intervjuerna då dessa endast krävde att de kopierades ut från transkriberingarna.

Efter att intervjuerna transkriberats färgkodades svaren utifrån olika teman; *definition av hållbart resande, förutsättningar och möjligheter, utmaningar, landsbygd-stad* samt *övrigt intressant*. Kodningen var analytisk för att tolka och koppla olika delar ur data till något som för analysen ansågs relevant (Denscombe 2018). Kodningen genomfördes framför allt då intervjumaterialet innehöll mycket information som lätt blandades i olika svar. På så vis underlättade det att ha kodat när det sedan kom till att skriva analysen eftersom det, i och med att materialet var färgmarkerat, effektivt gick att se vilka delar som skulle tas med var.

#### 4.6 ETISKA ÖVERVÄGANDEN

Generellt är det forskning som inkluderar deltagande från människor, såsom i intervjuer, som kräver hänsyn sett till etik (Denscombe 2018). Då dokumenten i dokumentanalysen var publicerade, offentliga dokument, och därmed inte var data insamlade genom människor, ansågs det inte nödvändigt att räkna in några etiska överväganden beträffande dokumentanalysen.

För deltagande i studien krävdes intervjupersonernas informerade samtycke samt att deltagandet var frivilligt och att intervjupersonerna därmed hade rätt att, utan att ange skäl, avbryta sin medverkan i studien. Samtliga intervjupersoner fick därutöver innan genomförda intervjuer information om studien samt betydelsen av deras deltagande för att på så vis säkerställa att de var medvetna om syftet med intervjuerna. Vidare var det av vikt att insamlade data inte sparades längre än nödvändigt samt att det förvarades

säkert (Denscombe 2018). Därför informerades intervjupersonerna om att inspelningarna skulle lagras till senast 2022-08-31 samt att enbart intervjuaren tillika författaren till denna uppsats kunde hantera och ha tillgång till de inspelade intervjuerna.

#### 4.7 METODREFLEKTION

När det kommer till kvalitativ forskning är det vanligt att den associeras till att forskaren är delaktig och att dess identitet har betydelse när det kommer till insamling och analys av data. Vid intervjuer är det dessutom av vikt att vara medveten om att identiteten hos intervjuaren kan påverka intervjupersonernas svar (Denscombe 2018). I och med detta är det värdefullt att nämna att det finns ett personligt intresse hos uppsatsens författare, tillika intervjuaren, beträffande val av såväl ämne som fall. Detta då författaren är uppvuxen i en liten kommun i Västra Götaland, dock inte en av dem som inkluderas i studien. Det finns därmed en medvetenhet beträffande det faktum att studien omöjligt kan vara objektiv eftersom det finns en subjektivitet sett till val av ämne, fall och tillvägagångssätt utifrån intresse. Det finns en medvetenhet i att intresset finns där, även om studien inte medvetet påverkas av författarens personliga erfarenheter, åsikter eller intressen. För att minimera risken att intervjupersonerna anpassade sina svar utefter intervjuarens identitet var det därför ett medvetet val att tala om för intervjupersonerna tidigast efter genomförda intervjuer var intervjuaren är uppvuxen.

### 5 RESULTAT OCH ANALYS

I följande kapitel presenteras resultatet av det insamlade materialet i syfte att sedan möjliggöra besvarande av studiens frågeställningar. Dokumentanalysen syftade till viss del till att generera data till detta kapitel, men syftade främst till att bidra med bakgrund och grund inför intervjuerna, vars data mer specifikt tar upp de ämnen som är av intresse i studien. Av denna anledning är det intervjuerna som bidrar till den övervägande delen data presenterat i följande resultat.

Notera att aktualitetsprövningen för Vara kommuns (2019) översiktsplan inte inkluderas i resultatet. Detta beror på att den inte innehöll något som inte redan stod i översiktsplanen.

## 5.1 DEFINITION AV HÅLLBART RESANDE

Som nämnt i avsnitt 3.2 har hållbart resande igen tydlig eller universell definition (SKL 2010). Därför ombads samtliga intervjupersoner beskriva sin definition av hållbart resande, för att på så vis veta vilken utgångspunkt de har i sina svar på frågor beträffande hållbara resor. Respektive intervjuperson gav följande svar:

Men hållbart resande för mig, det är faktiskt [...] när fotavtrycket blir så litet som möjligt i förhållande till resans längd. Samtidigt som den sociala aspekten tas med. Så det är både den ekologiska och den sociala aspekten inräknat i den för mig.

(Samhällsplaneraren)

Dels handlar det om att kanske minska antalet transporter över huvud taget. Att man, när man behöver resa, kan göra det så hållbart som möjligt. Och då är kollektivtrafiken väldigt viktig.

(Samhällsbyggnadschefen)

Resor som man faktiskt kan göra med gott samvete och inte så mycket påverkan på samhället, negativt i alla fall. Det kan vara med bil [...]. Hållbara resor kan vara av olika slag. Sen är det klart att vi har ett större fokus på kollektivtrafik [...]. Vi pratar även om gång och cykelresor men vi pratar även om att andra resor också kan vara hållbara [...]. Och den kanske mest hållbara resan är icke-resan [...]. Det beror lite på kontexten, geografin, lokalisering [...]. Sen är det så att kollektivtrafik, cykel och gång, som man kanske kan betrakta som lite mer aktiva resor, innebär att man som person rör på sig fysiskt och kanske träffar andra människor i högre utsträckning. Vilket då kanske kan vara bra då för den enskilda personen. Så aktiva resor är väl att föredra kan man tycka.

(Regionutvecklaren)

Att man väljer ett så hållbart resalternativ som möjligt. Och ibland är det kollektivtrafik, ibland är det samåkning, ibland är det cykling och ibland är det sparkcykel. Inte ensam i bil.

(Marknadschefen)

Hur de fyra intervjupersonerna ovan ger sina egna definitioner på hållbart resande kan tyda på att det är ett svårdefinierat begrepp utan en tydlig, gemensam definition. Detta utifrån att svaren till viss del liknar varandra, men främst innehåller skillnader, såsom att endast samhällsplaneraren uttryckligen trycker på betydelsen av den sociala aspekten. Samtidigt går det inte att utesluta att samtliga intervjupersoner, genom användandet av ordet *hållbart*, inkluderar samtliga hållbarhetsdimensioner.

Inget av studiens fyra inkluderade dokument definierar begreppet hållbart resande, eller synonymt begrepp, vilket stämmer väl överens med det som SKR säger: att avsändaren

tenderar att inte definiera begreppet (SKL 2010). Däremot nämner såväl Karlsborgs kommun som VGR:s RUS att hållbar mobilitet är viktigt (Karlsborgs kommun 2014a; VGR 2021b). Det som, vilket kan anses förståeligt, utmärker trafikförsörjningsprogrammet, kontra övriga dokument i studien, är att dess övergripande mål är att andelen hållbara resor ska bli större och att samtliga resor helst ska vara hållbara. Däremot definierar man inte heller här hållbara resor, även om man skriver var fokus ska ligga: att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor. Flera gånger betonas det att även om kollektivtrafiken är stommen i ett hållbart transportsystem så finns det andra sätt att arbeta i rätt riktning, såsom genom pendlingsparkeringar och digitala möten (VGR 2021c). Att VGR i samband med användandet av begreppet hållbart resande, eller synonymt begrepp, flera gånger tar upp exempel på vad som är betydelsefullt för ett hållbart transportsystem kan tyda på just komplexiteten och bredden sett till hållbara resor och det svåra i att definiera det. Samtidigt stämmer fokuset på kollektivtrafik väl överens med det som Johansson et al. (2017) menar: att sett till hållbarhet fokuseras det främst på kollektivtrafik.

## 5.2 PLANERING OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

På många sätt liknar plandokumenterna och intervjuerna varandra när det kommer till hur man planerar för hållbara resor. Bland annat belyser samtliga kollektivtrafik som det främsta för hållbart resande såväl som att alla talar om hur man arbetar för utökade cykelmöjligheter. Samtidigt är det tydligt att förutsättningarna och därmed planeringen skiljer sig mellan de olika instanserna.

Såsom Jordbruksverket (2013) poängterar skiljer sig olika landsbygder åt, vilket kan exemplifieras genom studerade kommuner. Det som utmärker Vara kommun är främst att såväl tåg som E20 finns tillgängliga inom kommunen. I deras översiktsplan återkommer järnvägarna som mycket betydelsefulla för kommunen och de orter som har järnvägsstationer (Vara kommun 2013). Detta säger även samhällsplaneraren, som betonar att det är en stor tillgång sett till både arbets- och studiependlingen och att kommunen skulle förlora mycket på att inte ha den tillgången (Intervjuperson 3). Karlsborgs kommun skiljer sig här på så vis att de inte har tillgång till vare sig järnväg eller E20. I Karlsborg värdesätter och arbetar de i stället främst med kommunikationer mellan tätorterna, där det i nuläget erbjuds begränsade kommunikationer sett till såväl cykel som kollektivtrafik (Intervjuperson 1). Vissa sträckor, främst över kommungränserna norr- och söderut, trafikeras inte av kollektivtrafik alls, vilket gör att det blir näst intill omöjligt att resa hållbart åt vissa håll<sup>4</sup> (Intervjuperson 1; Karlsborgs

---

<sup>4</sup> Inte heller österut går det att resa med kollektivtrafik, vilket kan förklaras av länsgränsen (Intervjuperson 1) och Vättens lokalisering (se Figur 2.3) utifrån antagandet att kollektivtrafik främst finns på land.

kommun 2014a). Genom exemplet ovan tydliggörs att förutsättningarna för hållbara resor är mer begränsade i kommunen jämfört med Vara kommun, som har en järnväg såväl som en *något mindre* periferier geografisk lokalisering. I och med att kommunerna, och därmed inte omöjligt fler kommuner i regionen, skiljer sig åt avseende förutsättningar för hållbart resande är det relevant att belysa SCM. Såsom Eckersten et al. (2021) betonar finns det olika lokala kontexter, till vilka man måste anpassa infrastrukturprojekt. Det finns därmed skäl att anse att det, i och med att det finns olika kontexter, kan krävas olika sorters planering och olika fokus beroende på platsens förutsättningar. Med andra ord har Vara kommun möjlighet att planera för järnvägarna medan Karlsborgs kommun måste fokusera på annat.

Trots skillnader finns det även likheter mellan kommunerna, såsom att båda erbjuder alternativ till buss- och tågresor. Detta bland annat i form av att det i Karlsborgs kommun erbjuds anropsstyrd kollektivtrafik (Intervjuperson 1; Karlsborgs kommun 2014a) och i Vara kommun närtrafik (Intervjuperson 3). Både den anropsstyrda kollektivtrafiken och närtrafiken kräver flexibilitet och att man planerar sina resor (Intervjuperson 1; Vara kommun 2013). Samhällsbyggnadschefen uttrycker dock, utan att betona varför, att den anropsstyrda kollektivtrafiken inte används särskilt mycket (Intervjuperson 1). Det finns inget som utesluter att anledningen kan vara just kravet på flexibilitet, medan resenärerna kan tänkas vilja vara spontana (se avsnitt 5.3.2). Därmed finns det skäl att anse att kravet på flexibilitet kan ses som en mooring-faktor. Såsom Wang et al. (2020) belyser handlar mooring-faktorerna om anledningar till att resenären inte vänder sig till det nya, hållbara alternativet att resa samtidigt som pull-faktorer utgörs av hållbara transportalternativ. Mooring-effekten i Karlsborgs kommun och Vara kommuns fall skulle därmed kunna vara bristen på enkelhet även om det finns en pull-faktor i och med att alternativ kollektivtrafik erbjuds.

Kollektivtrafik är det som ofta lyfts fram som det viktigaste för ökad andel hållbart resande (Johansson et al. 2017). Detta ligger särskilt mycket i fokus hos VGR och Västtrafik, som på flera sätt arbetar med hållbara resor, men med särskilt fokus på kollektivtrafik då man ska kollektivtrafikförsörja länet. Man betonar att kollektivtrafiken har fått ett större utbud och blivit mer jämlik mellan kommunerna det senaste decenniet, då Västtrafik numera ägs av enbart VGR. Utöver kollektivtrafik arbetar man på regional nivå även med att främja gång och cykel till förmån för det hållbara resandet. Västtrafik arbetar för att vara den främsta samhällsaktören för hållbara resor i Västra Götaland och man vill möjliggöra för regionens invånare att kunna resa hållbart från dörr till dörr (Intervjuperson 2; Intervjuperson 4).

### 5.2.1 BETEENDEPÅVERKAN

Enligt Wang et al. (2020) påverkas individers skiftande beteende av många saker och det är minst sagt ett komplext ämne. De betonar vikten av PPM och att framför allt push-faktorer är av särskild vikt för att få invånarna att förändra sitt beteende sett till att gå över till hållbart resande. Under intervjuerna, men även i plandokumentet, framgår det att instanserna fokuserar olika mycket på beteendeförändring och att det främst är Västtrafik och VGR som arbetar med detta. I sitt trafikförsörjningsprogram skriver VGR att det för att ändra sina vanor krävs att man tänker på nya sätt och att det kan vara svårt att ändra sina vanor sett till resor. Det kan kräva att man som individ testat olika alternativ för att se vad som passar en själv (VGR 2021c). Enligt marknadschefen arbetar Västtrafik sedan några år tillbaka med beteendepåverkan och att försöka få de hållbara resorna att bli normen (Intervjuperson 4), till skillnad från idag då vi kan se hur bilen är normen (Banister 2008; Berg & Ihlström 2019). Genom beteendepåverkan kan man få människor att resa hållbart med kollektivtrafik, men även med alternativ såsom cykel, gång, samåkning och bilpool. Marknadschefen berättar att, utan att PPM kommit på tal från intervjuarens sida, man på Västtrafik arbetar mycket med push- och pull. Däremot tar hon under intervjun bara upp hur man arbetar med specifikt pull-faktorer, vilka hon menar syftar till att göra deras erbjudande mer attraktivt och att det handlar om att underlätta kombinationsresor, cykel och kollektivtrafik. Detta bland annat genom att arbeta med pendelparkeringar, cykelparkeringar, att möjliggöra att kunna ta med sin cykel och samarbeta med låncyklar. Under andra delar av intervjun lyfts ytterligare exempel på hur man arbetar med beteendepåverkan fram och då tas olika projekt upp, till exempel att man kan låna en elcykel. Dessa projekt anses framgångsrika och ofta stannar majoriteten kvar som kunder efter att ha fått vara med i ett projekt. Ett annat sätt som Västtrafik arbetar på är att ändra sin reseplaneringsapplikation i form av att förutom att visa hur resor kan genomföras med kollektivtrafik även visa hur långt det är att gå eller cykla till destinationen. På så vis menar man att den hållbara resan synliggörs. Strategin som Västtrafik i helhet arbetar med är att kombinera information och attityd med individuell marknadsföring och prova-på-projekt för att på så vis skapa en större beteendeförändring (Intervjuperson 4).

Även i VGR:s trafikförsörjningsprogram belyser man att det krävs att alltid synliggöra de resmöjligheter som invånarna har (VGR 2021c). Likt det som marknadschefen själv uttrycker arbetar man på regional nivå mycket med pull-faktorer. Att förse resenärer med information om beteende menar Wang et al. (2020) är något som bidrar till individers förmåga att förstå sitt beteende och förändra det. I och med att Västtrafik i sin reseplaneringsapplikation numera visar hur olika resor kan genomföras skulle detta kunna ses som ett exempel på hur man väljer att ge sina resenärer information. Det skulle kunna tänkas vara så att man, när man ser att det inte är långt att gå i stället för att åka med kollektivtrafik, inser vilket beteendet man tidigare haft, och därmed blir mer öppen för att gå i stället för att åka kollektivt.

Över lag är det främst pull-faktorer som tas upp under intervjun med marknadschefen. Detta skulle kunna ses som problematiskt utifrån att push-faktorer är av stor vikt just för övergången från ett annat färdmedel (Johansson et al. 2017). Däremot är de många sätt som Västtrafik arbetar med att göra det enklare och mer attraktivt att resa hållbart tydliga tecken på pull-faktorer och de gör, genom att ha projekt där de till exempel lånar ut en elcykel, det som Wang et al. (2020) föreslår: har kampanjer för att locka till sig nya resenärer.

Wang et al. (2020) menar att för att nå hållbart resande krävs det att myndigheterna agerar, erbjuder bättre gröna transporter, skapar mål och planerar för att främja hållbart resande. De belyser även vikten av att som myndighet belysa push-faktorer för invånarna, såsom att trycka på hur det är mindre miljövänligt att resa med bil jämfört med kollektivtrafik. Den vikt som författarna lägger vid att myndigheter ska agera syns som tidigare nämnt på regional nivå men det syns inte i samma utsträckning på kommunal nivå, utifrån insamlade data. I översiktsplanerna tas ingenting om beteendepåverkan upp i samband med resande. Samhällsbyggnadschefen bekräftar detta då han under intervjun säger att man inte arbetar med beteendepåverkan. Detta på grund av att man i nuläget inte har den möjligheten då man är en liten kommun med begränsade resurser. Däremot betonar han att man gärna hade velat arbeta med beteendepåverkan (Intervjuperson 1). Intervjun med samhällsplaneraren tyder på att inte heller Vara Kommun arbetar mycket med beteendepåverkan (Intervjuperson 3) även om det utifrån svar under intervjun kan tyda på att man arbetar med push- och pullfaktorer indirekt. Detta till exempel utifrån hur man resonerar när det kommer till att utveckla centrumgatorna i centralorten (se avsnitt 5.2.4). Att som kommun inte ha möjlighet att arbeta med beteendepåverkan, vilket är särskilt tydligt i Karlsborgs kommuns fall, skulle kunna ses som kritiskt sett till arbete för hållbara resor. Detta i och med att SKR betonar att det är av vikt att beteendepåverkan kombineras med åtgärder inom andra områden för att kunna nå fler hållbara resande (SKL 2010).

### 5.2.2 BETYDELSEN AV SAMVERKAN OCH SAMPLANERING

Något som såväl VGR och Västtrafik som Vara kommun och Karlsborgs kommun tydligt lyfter fram som betydelsefullt och i fokus när det kommer till att planera för mer hållbara resor är samverkan. För Vara kommun och Karlsborgs kommun handlar det inte minst om att samarbeta och samverka över kommungränserna, men även med Västtrafik (Vara kommun 2013; Karlsborgs kommun 2014a). Samhällsbyggnadschefen menar att "[Karlsborg] har svårt att göra så mycket på eget bevåg" (Intervjuperson 1) och att mellankommunal samverkan i Skaraborg är det mest värdefulla för Karlsborgs kommun för att kunna arbeta med hållbart resande. Med en gemensam röst blir man starkare

gentemot regionen. Detta är särskilt viktigt då Göteborg och Göteborgsregionen upplevs mycket tongivande i regionen (ibid.).

Samhällsplaneraren betonar i sin tur att man riskerar att bortprioriteras om man inte syns i olika sammanhang eller samarbetar delregionalt och i olika nätverk. Vikten av samverkan är för Vara kommun densamma som för Karlsborgs kommun: ”vi i Vara kommun prioriterar de här nätverken ganska högt och det handlar dels om att man inser sin litenhet i länet i stort” (Intervjuperson 3). Fortsättningsvis betonar såväl samhällsplaneraren som samhällsbyggnadschefen att deras position upplevs bättre i Skaraborg än i regionen i stort (Intervjuperson 1; Intervjuperson 3). Att Göteborg och Göteborgsregionen upplevs tongivande och med mer resurser kan tyda på att de innehar ett tolkningsföreträdare, vilket, med stöd i att Rönnblom (2014) menar att tolkningsföreträdet tilldelas centrum, kan förklara Karlsborgs upplevelse av Göteborg. Vidare skulle vikten av samverkan kunna ses som en reaktion på att man som mindre kommun upplever att man hamnar i periferin gentemot storstaden Göteborg och att resurser hamnar hos de som syns i olika sammanhang. Genom att tillsammans gå ihop och bli större hamnar man därmed mindre i periferin eftersom man genom en större röst kan tänkas få mer makt. Makt som såväl Ramírez (2009) som Rönnblom (2014) menar är starkt förknippad med centrum.

Likt kommunerna menar VGR att samverkan värdesätts på grund av att kommunerna har svårt att klara sig på egen hand. Tack vare samverkan har VGR möjlighet att stötta kommunerna. Detta är viktigt inte minst när det kommer till att jobba med beteendeförändring och att förstå vilka behov som kommunerna besitter (Intervjuperson 2; VGR 2021c). Regionutvecklaren menar att även om det finns utmaningar när det kommer till att planera för hållbara resor är samverkan den främsta lösningen. Han betonar även att man sedan ungefär ett år tillbaka samverkar mer med kommunalförbunden när det kommer till just mobilitet och tillgänglighet i glesa geografier. Förutom att kommunerna inte skulle klara sig på egen hand är han tydlig med att *ingen* skulle klara det:

Det är samverkan och samarbete som vi vill trycka på och jobba ännu mer med. Vi kan inte lösa hållbara transporter ensamma på Västra Götalandsregionen. Det kan inte kommunerna heller, inte heller den nationella nivån. Vi måste försöka jobba tillsammans på olika håll och försöka ha en bild av att ”vill vi öka mobilitet, hållbara transporter på landsbygder, vad kan vi göra då?”

(Regionutvecklaren)

Även marknadschefen betonar vikten av olika nätverk och att samverka med kommunerna. Detta krävs inte minst för att förstå vilken stöttning som kommunerna behöver. Likt det som kommunerna själva uttrycker har man på Västtrafik bilden av att många kommuner känner sig för små. Då har stöttning i form av olika samverkansgrupper varit lösningen på detta i stället för att kommunerna ska behöva dra



i projekt själva. Marknadschefen betonar även vikten av att vara delaktig i olika dialoger med kommunerna för att lära dem om betydelsen av bland annat cykelvägar och kollektivtrafik (Intervjuperson 4). Detta skulle kunna indikera att det, även om PPM syftar till att förändra beteende hos individer (Wang et al. 2020), krävs beteendeförändring hos såväl enskilda individer som kommuner, på så vis att kommuner kan behöva förändra sin planering och syn på den.

Såsom Eckersten et al. (2021) belyser genom SCM krävs det såväl samverkan mellan aktörer som att samordna transportplaneringen med andra planeringsområden. Detta är även något som lyfts fram i Berg och Ihlströms (2019) studie. För VGR är detta av betydelse och de menar att det är viktigt att den regionala samhällsplaneringen rörande bebyggelse, verksamheters lokalisering och energiförsörjning planeras tillsammans med transportplaneringen. Detta handlar även om att inkludera detalj- och översiktsplaner för att skapa ett hållbart samhälle (VGR 2021b) samt att försöka ändra lagstiftning för att den ska främja hållbart resande (Intervjuperson 2; VGR 2021c). Detta bidrar även till att planeringen för hållbara resor knyter samman regionen och att människors delaktighet i samhället ökar (VGR 2021b; VGR 2021c). Genom att belysa hur kommunerna, genom planmonopolet, har betydelse i den regionala transportplaneringen stärks värdet av att samverka på olika nivåer i och med deras beroende av varandra. Eftersom Eckersten et al. (2021) även menar att kommuner måste stöttas med resurser i och med SCM finns det skäl att anse att samverkan mellan kommuner och region bidrar till en minskad kontrast mellan centrum och periferi. Detta då centrum i regel tilldelas större resurser (Rönblom 2014) men att samverkan förhoppningsvis leder till att periferin tilldelas mer resurser, vilket därmed bidrar till att skillnaderna mellan centrum och periferi minskar.

### 5.2.3 ICKE-RESANDE

En dimension av det hållbara resandet är att resa mindre (SKL 2010), vilket flera intervjupersoner tar upp, dels vid definitionen av begreppet hållbart resande, dels genom andra intervjusvar. Regionutvecklaren belyser hur man på regionen genomför projekt för att minska resandet, bland annat genom grannskapskontor som ska bidra till att man inte behöver resa någonstans för att arbeta (Intervjuperson 2). Det som däremot främst belyses sett till icke-resande är hur COVID-19 har gjort att många insett att man inte behöver pendla lika mycket och att mycket kan göras utan att man nödvändigtvis lämnar sitt hem eller reser långt (Intervjuperson 2; Intervjuperson 4). Inte minst Västtrafik har under COVID-19 förändrat sitt arbete med beteendepåverkan och i stor utsträckning genomfört kampanjer som uppmanat människor att inte åka med kollektivtrafik utan i stället cykla (Intervjuperson 4).

Samhällsplaneraren belyser ytterligare en fördel med COVID-19. Hon menar att pandemin har underlättat samverkan inom Skaraborgs kommunalförbund i och med det icke-resande som krävts. Tack vare pandemin har flera mindre kommuner som, på grund av tidsbrist och begränsade resurser, tidigare inte kunnat delta fått utökad möjlighet att medverka under digitala nätverksträffar (Intervjuperson 3). Här är det intressant hur, i och med att hållbart resande kräver att man reser mindre (SKL 2010), den faktiska hållbara resan även påverkar det arbete som tjänstemän har inom planering för hållbara resor.

#### 5.2.4 UTVECKLING

Vara kommun och Karlsborgs kommun belyser i sina översiktsplaner vikten av att förtäta nära pendlings- och kommunikationsstråk för att gynna de möjligheter som finns kopplade till dessa. Dessutom skulle det minska bilberoendet (Vara kommun 2013; Karlsborgs kommun 2014a). I och med att invånarna i länet är förhållandevis utspridda menar även regionutvecklaren att detta är något man behöver jobba utefter genom att inte planera för att sprida ut bebyggelsen ytterligare. Man förespråkar i stället att skapa mer underlag genom att lokalisera ny bebyggelse till redan befintliga orter och byar (Intervjuperson 2). Genom att planera för lokalisering av ny bebyggelse vid redan befintlig bebyggelse och befintliga stråk kan man inte utesluta att man, genom att utveckla det som redan är utvecklat, förstärker dikotomin centrum-periferi. Det skulle med andra ord kunna antas att ytterligare makt tilldelas det utvecklade, i sin kontext, centrumet medan det perifera blir mer perifert eftersom det där inte planeras för utveckling på samma sätt. Detta kan stärkas av att idén om och relationen mellan centrum och periferi bland annat handlar om hierarkiska rum och att periferin är outvecklad i förhållande till centrum (Ramírez 2009).

Bilen har idag en stor roll i samhället (Berg & Ihlström 2019) och bilberoendet måste minska (Banister 2008). Att bilen är det dominerande färdmedlet är tydligt i såväl Vara kommun som Karlsborgs kommun och det är i många fall det enda möjliga valet av färdmedel i de två kommunerna (Intervjuperson 1; Intervjuperson 3). Detta stämmer även överens med resvaneundersökningen i avsnitt 2.1. Vidare betonar samhällsplaneraren även att bilen är mycket dominerande i just Vara tätort. Här planerar man däremot alltmer för att göra centrumgatorna mer gång- och cykelvänliga och därmed försöka minska bilens fokus i orten, även om det inte per automatik upplevs positivt hos invånarna som snarare har upplevt dessa förändringar som besvärliga sett till bilkörandet (Intervjuperson 3). Som tidigare nämnt finns det inget av det insamlade materialet som tyder på att Vara kommun uttryckligen arbetar med beteendepåverkan och PPM. Däremot är push-faktorer, vilka kan förklaras som anledningar till att privatpersoner drivs bort från bilkörande, viktiga att myndigheter arbetar med (Wang et

al. 2020). På så vis kan Vara kommuns arbete med centrumgatorna ses som en push-faktor då det på sikt kan tänkas förändra invånarnas beteende när de upplever det besvärligt att köra bil runt centrumgatorna. Samtidigt kan vi se till förändringen i planering kring centrumgatorna som ett tecken på det paradigmskifte som Banister (2008) belyser: vi måste minska fokuset på bilen i planeringen och i stället främja hållbara resor.

Möjligheten att cykla och gå inom kommunerna belyser både Vara kommun och Karlsborgs kommun som värdefull och något som behöver utvecklas. Till exempel kan kollektivtrafiken göras mer attraktiv genom att underlätta möjligheterna att ta sig med gång eller cykel till kollektivtrafiken (Vara kommun 2013) eller förbättrade gång- och cykelvägar mellan specifikt tätorterna prioriteras (Karlsborgs kommun 2014a).

Karlsborgs kommun har planerat för att flytta resecentrum norrut i Karlsborgs tätort (Karlsborgs kommun 2014a), vilket på ett vis skett sedan översiktsplanen antogs: *ändhållplatsen* har flyttats. Detta, samt en ny zonindelning som innebär billigare kollektivtrafik för privatpersoner, tror samhällsbyggnadschefen kommer leda till att fler väljer kollektivtrafik framöver. Detta i kombination med att bränslepriserna är dyra (Intervjuperson 1). Här kan vi hitta såväl push- som pull-faktorer. Eftersom bränslepriserna förväntas leda till att färre resenärer väljer att ta bilen, kan vi se detta som en push-faktor. Samtidigt kan billigare biljetter till kollektivtrafiken tyda på en pull-faktor. Vi skulle även kunna se den tidigare ändhållplatsen som en före detta mooring-faktor för de invånare som tidigare inte hade närhet till kollektivtrafik. På så vis existerar inte den faktorn längre för många, tack vare att kollektivtrafiken nu är mer tillgänglig än tidigare. Detta kan stärkas av hur Wang et al. (2020) applicerar PPM.

I Karlsborgs översiktsplan pekas ett specifikt projekt ut för att göra gångvägar mer trygga. Detta handlar om Storgatan, vilken är såväl huvudgatan i Karlsborgs tätort som genomfart för väg 49 och därmed tunga fordon. Detta gör att de oskyddade trafikanterna bortprioriteras, vilket kräver lösningar (Karlsborgs kommun 2014b). Att gångtrafikanterna tenderar att bortprioriteras kan vi se som en mooring-faktor. Såsom Wang et al. (2020) förklarar kan mooring-faktorerna ses som det som hindrar individen att gå över till det mer hållbara sättet att resa. I Karlsborgs fall finns det därmed skäl att anse att, även om kommunen arbetar med att erbjuda utökade möjligheter sett till hållbart resande i form av till exempel en förlängd busslinje, kan otryggheten längs med Storgatan göra att invånarna väljer att inte ta bussen. Därmed kan det vara en god idé att utveckla Storgatan för att inte bortprioritera gångtrafikanterna och på så vis minimera mooring-faktorn.

Slutligen lyfter VGR i sin RUS fram järnvägen som det absolut främsta när det kommer till att planera för hållbara transporter (VGR 2021b). För att göra tågresandet mer

attraktivt måste turerna gå så de blir konkurrenskraftiga i förhållande till bilen, fler få plats på tågen, restiderna minska och det ska upplevas som enkelt att resa. Det ska även finnas ytterligare alternativ för att locka till hållbara resor, genom till exempel taxiliknande tjänster eller att lyfta digitalt arbete, vilket kan göra icke-resandet större. VGR arbetar mycket med kombinerad mobilitet, med syftet att göra det lättare att kombinera olika resalternativ, och att tillgängliggöra detta. Det krävs dock utveckling sett till bland annat de plattformar som används för kombinerad mobilitet (VGR 2021c). Ovan exempel på hur VGR arbetar med hållbart resande kan samtliga ses som pull-faktorer, tack vare att de alla syftar till att locka individer att välja att resa hållbart (Wang et al. 2020). Däremot kan vi se VGR:s uttalade fokus på järnvägen som ett exempel på hur de områden utan tillgång till järnvägen försätts i periferin när de inte gynnas av investerade resurser i samma utsträckning som de som har tillgång till tågtrafik. Detta med grund i hur centrum prioriteras och tilldelas mer resurser (Rönblom 2014). Därutöver kan fokuset på järnvägen tänkas stödjas av trafikprincipen, då den syftar till att många människor ska kunna nås genom få centralorter (Tillväxtverket 2020). Väljer man att fokusera främst på järnvägen skulle med andra ord de orter med järnvägsstation kunna tänkas stärkas i rollerna som centralorter, medan andra orter hamnar mer i periferin.

### 5.3 UTMANINGAR, BEHOV OCH BRISTER

Det som återkommande uttrycks som en utmaning för både Vara kommun och Karlsborgs kommun är att kommunerna är små, kontra såväl regionen som trafikföretagen (Intervjuperson 1; Intervjuperson 3). I Karlsborgs fall är det enligt samhällsbyggnadschefen särskilt tydligt att kommunen inte är en utpekad regional nod, vilket gör att de besitter andra förutsättningar. Deras geografiska position i regionens nordöstra hörn gör även att kommunen hamnar något "offside" (Intervjuperson 1). Läget och storleken gör att specifikt kollektivtrafiken är kommunens största utmaning (Intervjuperson 1; Karlsborgs kommun 2014a). I översiktsplanen uttrycks det bland annat enligt följande:

Sett till kollektivtrafikkartan är Karlsborgs kommun perifert placerad i länet. Det är viktigt att förstå hur befintligt kollektivtrafiksystem stärker utpekade noder inom kollektivtrafiknätet och att låg efterfrågan på kollektivtrafik har ett nära samband med vilka sträckningar som är kollektivtrafikförsörjda.

(Karlsborgs kommun 2014a, s. 37)

Karlsborgs kommuns utmaning sett till geografiskt läge handlar dels om närheten till Örebroregionen, vars administrativa gräns gör det svårt att resa med buss norrut från kommunen (Karlsborgs kommun 2014a), dels om att avstånden till grannkommunernas centralorter är långa. Då dessa ligger runt tre mil åt vardera håll är det svårt att arbeta

med cykelbanor över kommungränserna (Intervjuperson 1). De nackdelar, ur ett hållbart resande-perspektiv, som Karlsborgs kommun har sett till geografiskt läge kan tänkas fortsätta innebära att bilen blir det självklara färdmedlet för kommunens invånare. På så vis skulle kommunen ha svårt att genomgå det skifte som Banister (2008) menar krävs för hållbar mobilitet.

Även om Vara kommun ser järnvägen som en tillgång finns det där även brister. Detta inte minst på grund av Kinnekullebanans fordonsbrist, vilken påverkar kommunen negativt. Då banan är en dieseljärnväg köps nya fordon inte in och det upplevs därför inte som att det satsas på den järnvägen (Intervjuperson 3). Detta kan stärkas av VGR:s trafikförsörjningsprogram, som tar upp att en del i att göra resorna miljövänliga handlar om att ställa om tågen så att de går på förnybart bränsle (VGR 2021c). Ur en aspekt där hållbart resande bland annat kräver att fordonen blir mer miljövänliga (SKL 2010) kan därmed Vara kommuns upplevda bortprioritering tyda på att det inte anses hållbart att satsa på Kinnekullebanan. Enligt samhällsplaneraren är det även en återkommande upplevelse att Trafikverket, som äger banan, och Västtrafik, som trafikföretag, bortprioriterar kommunen och upprepar i samband med detta vikten av att alltid synas och att hålla ihop som små, berörda kommuner (Intervjuperson 3).

För Karlsborgs kommun menar samhällsbyggnadschefen att en stor utmaning finns beträffande att inte kunna tillgodose de önskemål som finns rörande kollektivtrafiken (Intervjuperson 1). Även Västtrafik har problem med detta, i form av främst tur-täthet. Enligt marknadschefen går det inte att kollektivtrafikförsörja hela länet. I glesare områden och på landsbygderna blir därmed utmaningen att se till att invånarna *inte* åker med egen bil till kollektivtrafiken (Intervjuperson 4). Här kan vi belysa hur samverkan och samordnad planering är värdefullt (Eckersten et al. 2021). Ser vi till exempel till hur Trafikverket äger vägar, regionen ansvarar för kollektivtrafiken och kommunerna har planmonopol, då är det av vikt att dessa samverkar för att möjliggöra hållbart resande från dörr till dörr.

### 5.3.1 EKONOMI

Samtliga intervjupersoner betonar att de ekonomiska resurserna är en återkommande utmaning på samtliga nivåer. Enligt samhällsplaneraren handlar mycket om att kommunen är liten och att aktörer såsom Trafikverket därför inte satsar på Vara. Detta gör det svårt att arbeta med bland annat cykelinfrastruktur eftersom Trafikverket har rådighet i var cyklarvägar kan gå och inte. Därför upplever kommunen att man "sitter ganska mycket i knät på [Trafikverket] när det kommer till infrastrukturen" (Intervjuperson 3). Marknadschefen betonar att man är medveten om att kommuner har

svårt att stå för de kostnader som krävs för en ny cykelväg, men att detta inte är något som Västtrafik kan anpassa sin planering till (Intervjuperson 4). Enligt regionutvecklaren kan regionen stötta med upp till 50 procent av den ekonomiska kostnaden för till exempel en ny cykelväg. Däremot menar han att behovet är mycket större än vad de resurser som man kan bidra med är. Han betonar även att det må se ut som att en mycket stor andel pengar satsas på infrastruktur och kollektivtrafik i städerna men att detta bör ses som naturligt eftersom det där bland annat finns en betydligt större efterfrågan och större system (Intervjuperson 2). Instansernas inställningar till den ekonomiska frågan kan på flera sätt ses utifrån dikotomin centrum-periferi. Bland annat kan vi se till Rönnblom (2014), som belyser är centrum, staden, är privilegierad i förhållande till periferin och att denna position påverkar andra. Utifrån exemplet ovan är städerna privilegierade ur ett transportperspektiv då de får tillgång till kollektivtrafik som det satsas på. Detta är i sin tur något som påverkar periferin, såsom Vara, eftersom de samtidigt upplever att pengarna inte satsas på dem. Detta kan därmed tänkas vara särskilt utmanande när Västtrafik inte kan anpassa sig till kommunernas ekonomiska situation.

Även om en kommun kan få ett bidrag från VGR innebär det inte att den ekonomiska frågan för kommunen är löst. Se till exempel till Karlsborgs kommun:

[Möjligheterna och förutsättningarna] är ganska begränsade och ganska små. För vi har tittat på att bygga vidare. Vi skulle vilja bygga cykelväg upp till Forsvik och vidare upp till Undenäs. Men det finns inte en chans att vi har råd att finansiera 50 procent av den kostnaden.

(Samhällsbyggnadschefen)

Samhällsbyggnadschefen menar att det är få kommuner som har råd att vara med i projekt där man ska bygga på statliga vägar och där det krävs att man står för en stor del av kostnaden själva. Detta beror delvis på att väglagstiftningen ser ut som den gör, eftersom det finns kostnadskrävande åtgärder som krävs när man bygger på statliga vägar. Han menar även att det är en utmaning sett till att kommunens investeringar måste konkurrera med varandra och att pengar måste investeras i andra verksamheter i kommunen (Intervjuperson 1). Även om Karlsborgs kommun önskar planera för mer hållbara resor finns det mycket som tyder på att den ekonomiska biten begränsar möjligheterna. Här kan man därmed anta att den ekonomiska hållbarheten väger tungt för kommunen. Såsom Nationalkommittén för Agenda 21 (1997) däremot belyser måste samtliga hållbarhetsdimensioner samverka för att gynna varandra. Därmed kan det antas förklarligt att det blir svårt att planera för ekologiskt och socialt hållbart resande när den ekonomiska dimensionen ofta väger tungt.

Ekonomi för VGR:s del är av stor vikt på så vis att kollektivtrafiken främst bekostas av skattemedel och kostnaderna för kollektivtrafiken ökar varje år. Man arbetar ständigt med att öka intäktskällorna för ytterligare investeringar till kollektivtrafiken. Exempel

på lösningar kan vara trängselskatt eller parkeringsavgifter (VGR 2021c). Även om det fokus som här uttrycks när det kommer till trängselskatt och parkeringsavgifter handlar om att få in större ekonomiska resurser att kunna satsa på kollektivtrafiken kan det ses ur fler perspektiv. Vi skulle till exempel kunna tänka oss att såväl trängselskatt som parkeringsavgifter för många är något som gör att man avstår från att köra bil för att det blir en kostnadsfråga för individen. Därmed kan såväl trängselskatt som parkeringsavgifter ses som push-faktorer, inte minst då Wang et al. (2020) lyfter att en push-faktor skulle kunna vara något som gör att individen upplever det besvärligt att köra bil. Det skulle med andra ord kunna tänkas vara besvärligt för individen om man tvingas betala parkeringsavgift eller trängselskatt varje gång man kör bil. Å andra sidan skulle avgifter inkomna tack vare biltrafiken kunna bidra till investeringar i kollektivtrafiken.

### 5.3.2 ENKELHET

Mooring-faktorer gör det svårt att förändras, bland annat på grund av vana, och gå över till mer hållbara färdmedel (Wang et al. 2020). En sådan faktor skulle kunna vara bristen på enkelhet, vilket marknadschefen menar är en av de främsta utmaningarna beträffande hållbara resor. Det är svårt att möjliggöra hållbara resor som är enkla, med tanke på den enkelhet och bekvämlighet som bilen innebär, samtidigt som människor vill kunna vara flexibla. Detta är särskilt svårt på landsbygder där avgångarna är få (Intervjuperson 4). Även VGR belyser enkelhet:

Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen/stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål.

(VGR 2021c, s. 14)

### 5.4 LANDSBYGD KONTRA STAD

När det kommer till att planera för hållbara resor på landsbygd uttrycker samtliga intervjupersoner att det är en större utmaning där än vad det är i större, mer urbana områden. Marknadschefen menar däremot att deras planering för hållbara resor inte skiljer sig något mellan städer och landsbygder, men att de mindre kommunerna kan kräva mer stöttning i form av samarbeten och projekt. Detta skiljer sig från de större städerna, inte minst Göteborg, som klarar sig bättre på egen hand. Samtidigt talar hon om att det på ett vis är viktigare att kollektivtrafiken fungerar i Göteborg än på landsbygderna eftersom den absoluta majoriteten av resorna sker i Göteborg och att det

där är många andra som är beroende av att kollektivtrafiken fungerar (Intervjuperson 4). Detta uttalande från Västtrafik kan tyda på den hierarki som finns enligt bland annat Christallers centralortsteori (Castree et al. 2013). Enligt teorin befinner sig Göteborg högt upp i hierarkin, framför allt då de sägs klara sig utan stöttning men även att mycket sker där sett till resor. Därmed kan man se det som att Göteborg utgör ett centrum i Västra Götaland och att, om än inte uttryckligen från Västtrafik, mycket resurser läggs där för att fler anses vara beroende av kollektivtrafik i Göteborg. Detta beroende, men även att man inte har behov av hjälp på samma vis, kan ses som tecken på makt, vilket Ramírez (2009) kan stärka genom att han förtydligar att centrum och periferi handlar om hierarkier där centrum sätts i en privilegierad sits. Samtidigt tyder landsbygder på underutveckling sett till att de är i periferi jämt mot staden och i behov av stöttning, till skillnad från Göteborg som sitter på en central roll och klarar sig mer själva.

Hur Göteborg påverkar och sätts i en privilegierad sits i förhållande till landsbygderna kan stärkas av något som samhällsbyggnadschefen tar upp. Han menar att man som liten kommun upplever Göteborg som tongivande, bland annat för att VGR snabbt kan visa på uppnådda mål genom att investera i Göteborgsregionen. Skulle samma pengar investeras i Skaraborg skulle det naturligt inte leda till samma resultat. Han menar därför att det är viktigt *hur* målen sätts och att då inte enbart sätta mål med antal i fokus utan i stället får in mer av de geografiska skillnaderna (Intervjuperson 1). Även samhällsplaneraren betonar hur prioriteringar i regionen skiljer sig och att det finns ett tydligt urbant fokus, vilket påverkar Vara kommun (Intervjuperson 3):

[T]ågtiderna är väldigt anpassade efter Göteborg, vilket är bra för [...] kompetensförsörjning. Samtidigt funkar det inte med sådana tågtider om man ska ta sig mellan Vara och Lidköping för då kan man bara välja mellan ett tåg som går klockan ett eller halv fem. Och sen var det det. [...] Det där urbana perspektivet, man ska passa sig för att ha det. [...] Man måste ha förståelse för att bor man ute på landet [...], då är inte första tanken att man ska ta bussen. Det kanske inte ens finns med på kartan. Och då måste man också ha ett fungerande mindre vägnät. Det är också något som drastiskt minskar i finansiering. [...] Det är ju det här förslaget som ligger i nationell plan. Jag tycker att när man tittar på den här nationella planen [...], att det är inte ett ruralt förslag. Det är i allra högsta grad urbant.

(Samhällsplaneraren)

Den nationella plan som samhällsplaneraren syftar till är Trafikverkets förslag till en nationell plan för transportinfrastruktur, där Kinnekullebanan helt tagits bort. Detta trots att det ska investeras i redan befintlig infrastruktur (Intervjuperson 3). Vara kommun vill satsa på tågtrafiken, vilket kräver upprustning av järnvägarna (Vara kommun 2013). Detta kan därmed anses vara svårt om det inte upplevs satsas vare sig nationellt eller regionalt på kommunens järnväg. Kommunernas uppfattningar om ett urbant fokus kan på flera sätt ses utifrån dikotomin centrum-periferi såväl som den urbana normen. Inte minst kan man se Göteborg utifrån hur Rönnblom (2014) förklarar att en stad, centrum, tilldelas resurser i högre utsträckning och att de är tongivande. Samtidigt synliggörs en urban norm, vilket samhällsplaneraren på Vara kommun även



själv belyser i citatet ovan när hon trycker på skillnaderna mellan Vara och Göteborg sett till tågtider. Då städer anses vara det normala och det planeras till städers fördel (Tillväxtverket 2021a) kan tågtiderna synliggöra en urban norm. Samtidigt kan vi se till hur samhällsbyggnadschefen trycker på *hur* mål sätts och vikten av den geografiska kontexten. Även här kan vi se till den urbana normen, då staden ses som lösningen för hållbar utveckling och att landsbygderna anses ha brist på hållbarhet (Tunström et al. 2018). Detta genom att målen anpassas till Göteborg och landsbygdernas påstådda brist på hållbarhet därmed synliggörs eftersom de inte kan bidra till uppnådda mål.

Det urbana och centrala fokuset i sammanhanget ovan kan även appliceras på Vara kommun, som upplever att det finns mindre tid hos planerare på mindre kommuner jämfört med Göteborg. Detta gör att man har färre möjligheter att kunna delta i olika samverkansgrupper (Intervjuperson 3). Därmed synliggörs en urban norm utifrån antagandet att de mindre kommunerna inte kan bidra lika mycket till utvecklingen om de inte har möjlighet att delta. Här är det värdefullt att lyfta något som står i VGR:s trafikförsörjningsprogram: att inom många regionala samverkansgrupper ska det finnas en representant per kommun (VGR 2021c). Detta uttalande kan tyda på att det finns ett urbant fokus och ett tolkningsföreträde där städer har mer resurser (Rönblom 2014), vilket påverkar små kommuner som inte har samma möjligheter att uppfylla krav på att finnas med i samverkansgrupper. De resurser som större städer har kan inte antagas finnas i mindre kommuner.

För VGR är det svårt att kollektivtrafikförsörja hela länet. Det är lättare att försörja mer urbana områden och satsningar läggs på Göteborg, bland annat på grund av deras ökade befolkning (VGR 2021c). Det är särskilt svårt att tillgodose behoven på landsbygderna:

De senaste åren har det blivit väldigt tydligt att vi inte kan lösa alla tillgänglighetsproblem på landsbygden med kollektivtrafik. Det kommer vi inte kunna göra. För vi har inte tillräckliga resurser för att ha en jättegod kollektivtrafik såsom man har kanske i mer tätastadsområden.  
(Regionutvecklaren)

Regionutvecklaren menar att det i praktiken skulle gå att erbjuda kollektivtrafik överallt och att behoven är stora, men att det inte går sett till ekonomin då behoven och önskemålen alltid är större än vad resurserna tillåter. Bland annat därför erbjuds bättre kollektivtrafikmöjligheter i urbana områden:

I städer och tätorter är andelen kollektivtrafik, cykel och gång högre än i mindre tätbebyggda delar av regionen. Det är viktigt att ta hänsyn till olika geografiska förutsättningar och att arbeta med en mängd olika initiativ.

(VGR 2021c, s. 12)

Såsom citatet ovan, likt resvaneundersökningen i avsnitt 2.1, belyser har de hållbara resorna en större plats i urbana områden jämfört med landsbygder (VGR 2021c; Intervjuperson 2). Detta kan anses naturligt, då det är lättare att tillgodose behoven i

städer. Däremot kan vi, i och med den rådande urbana normen (Tunström et al. 2018; Tillväxtverket 2021a), inte utesluta att hållbart resande därmed kan ses som en urban norm sett till att de hållbara färdmedlen får ta plats. Detta samtidigt som bilen dominerar i mindre tätbebyggda områden (VGR 2021c; Intervjuperson 2). Bilnormen på landsbygder kan, ur ett hållbart perspektiv, ses som något negativt när vi, som Banister (2008) betonar, måste sluta planera med bilen i fokus, även om detta är svårt. Här kan det även ses som att landsbygder, då de inte i samma utsträckning kan planera för det paradigmskifte som Banister anser krävs, är outvecklade och perifera (Ramírez 2009). Detta kan ytterligare stärkas av Tunström (et al. 2018) som trycker på hur staden, utifrån den urbana normen, tenderar att ses som lösningen på hållbar utveckling samtidigt som landsbygderna anses ha brist på hållbarhet.

För ett skifte bort från bilen och mer mot mer hållbara resor krävs det att invånarna involveras i transportplaneringen (Banister 2008). Detta har VGR tagit fasta på genom ett projekt som har genomförts i syfte att arbeta med hållbara resor på specifikt regionens landsbygder: KomILand<sup>5</sup>. Under detta projekt genomfördes många dialoger och workshops med invånarna på de berörda landsbygderna (Intervjuperson 2; VGR 2021c). Här synliggjordes att behoven skiljde sig mellan platser (Intervjuperson 4), vilket även regionutvecklaren lyfter fram: att behoven skiljer sig mycket mellan olika kommuner och geografiska platser (Intervjuperson 2). På grund av att platser, men även invånares behov och förutsättningar, skiljer sig åt krävs olika lösningar för att kunna göra det mer attraktivt att resa hållbart (VGR 2021c). Det är därför viktigt att planera utifrån lokal kontext (Eckersten et al. 2021).

Enligt regionutvecklaren ska det finnas en grundnivå vad gäller kollektivtrafik i hela regionen, inklusive landsbygderna. Han menar att det dock är en utmaning att planera utefter olika platsers förutsättningar och att man måste vara öppen för att det därmed också måste planeras olika (Intervjuperson 2). Även samhällsplaneraren betonar detta och menar att man inte bör se på landsbygderna på samma sätt som storskaliga, urbana strukturer där det finns säkra alternativa färdmedel att tillgå (Intervjuperson 3). Detta kan liknas vid hur SCM betonar vikten av att anpassa infrastruktur till den lokala kontexten (Eckersten et al. 2021). Framför allt handlar det för VGR om att kollektivtrafiken inte tillgodoser alla behov på landsbygderna och att det därför krävs kompletteringar i andra former. Detta genom anropsstyrd närtrafik, men även linjelagda turer (Intervjuperson 2; VGR 2021c). Enligt VGR:s RUS är ”[m]obilitetstjänster för personresor [...] i en tidig utvecklingsfas, men det krävs ytterligare satsningar på tjänsteutveckling och för att främja nya beteendemönster” (VGR 2021b, s. 15). Att det finns olika förutsättningar skriver VGR även i sitt trafikförsörjningsprogram:

---

<sup>5</sup> KomILand är ett projekt där man på några utvalda landsbygder i Västra Götaland testat olika lösningar på kombinerad mobilitet, såsom samåkning, bilpool och kollektivtrafik (VGR 2021d).

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. Det är främst i stadstrafiken och i de prioriterade stråken som kollektivtrafiken på ett tydligt sätt knyter ihop regionens arbetsmarknader och studieorter. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk, antingen via bebyggelseutveckling i närhet till stråken eller med hjälp av pendelparkeringar för bil och cykel.

(VGR 2021c, s. 13)

Enligt centralortsteorins trafikprincip ska ett så stort antal personer som möjligt nås genom ett litet antal centralorter (Tillväxtverket 2020). Detta skulle kunna exemplifieras av att VGR, men även kommunerna (se bland annat avsnitt 5.2.4), till stor del planerar med extra fokus på kollektivtrafikstråk och att det är viktigt att invånarna, såsom citatet ovan tyder på, ska kunna ansluta till stråken. Samtidigt kan vi inte utesluta att ett sådant fokus kan tänkas förstärka skillnaderna mellan centrum och periferi när stråken utvecklas mer än övriga områden. Detta kan stärkas av det som Ramírez (2009) trycker på: att centrum ses som utvecklat och periferi som outvecklat.

För att ett skifte från bilen som norm till hållbart resande ska kunna ske krävs det mycket. Det handlar dels om att planeringen måste tillåta det, såväl som att medborgarna visar på ett engagemang och bidrar till skiftets genomförande (Banister 2008). Detta är något som regionutvecklaren lyfter fram under intervjun. Han menar att det krävs ett engagemang från resenärernas sida för att man ska kunna få dem att välja hållbara färdmedel. Han tillägger att detta är något som är mycket lättare i stora städer där kollektivtrafikutbudet tillåter det i större utsträckning (Intervjuperson 2):

Och det handlar väldigt mycket då om man ska välja hållbara transporter och hållbara färdmedel så måste det finnas ett utbud av det också. Annars kommer du inte välja det. Om du då har tillgång till din bil så är den tillgänglig 100 procent hela tiden oftast [...] Du kanske inte har de här utmaningarna kring parkering eller parkeringsavgifter och så där. Sånt är oftast icke-frågor på landsbygden.

(Regionutvecklaren)

Som citatet ovan tyder på förekommer bilkörande i större utsträckning på landsbygder än i städer. Regionutvecklaren betonar dock att det på landsbygderna många gånger kan anses vara hållbart att resa i bil eftersom det kan, ur en miljöaspekt, anses bättre än att köra bussar med få resenärer (Intervjuperson 2). Detta kan även liknas vid något som samhällsplaneraren säger:

Om man ser till framför allt kollektivtrafiken. Då finns det olika mått på när det lönar sig att köra en stor buss till exempel. Om det då bara är två personer som reser, då lönar inte det sig. Och det är i jämförelse med Göteborg. För då hade det inte varit två personer utan då hade bussen varit full. [...] Alltså jag kan ju ta min bil när jag inte tycker att jag kan åka kollektivt [...]. Men det kan inte en person som är sexton och pendlar mellan Vara och Lidköping. Man måste se "ja men vem drabbas då? Vem var det på den där bussen?" Ja, men det kanske var två sextonåringar. De har inga andra alternativ. Man kan inte säga "ja men då finns det alternativa resvägar".

(Samhällsplaneraren)

Genom citatet ovan tar samhällsplaneraren upp den sociala dimensionen när hon betonar vikten av att alla ska kunna ta sig dit de behöver men att alla inte kan köra bil (Intervjuperson 3). Detta stämmer väl överens med att det som drabbas av begränsade transporttjänster är barn och ungas förmåga att röra sig självständigt då de måste få hjälp att ta sig någonstans genom att få skjuts (Berg & Ihlström 2019). Detta är däremot ingenting som belyses från regional nivå, utifrån studiens insamlade material. Snarare lyfts bilen fram som ett bra alternativ på landsbygderna (Intervjuperson 2; Intervjuperson 4) utan att belysa nackdelar som kan finnas sett till den sociala dimensionen. För Vara kommun och Karlsborgs kommun ses bilen snarare som ett ofrivilligt måste (Intervjuperson 1; Intervjuperson 3). Att Vara kommun i sammanhang där bilen diskuteras lyfter den sociala dimensionen skulle kunna förklaras av att det är en dimension som, enligt samhällsplaneraren, anses särskilt viktig när det kommer till hållbart resande (se avsnitt 5.1).

#### 5.4.1 LANDSBYGD KONTRA STAD INOM LANDSBYGDSKOMMUNERNA

När det kommer till den planering som sker inom kommunen uttrycker såväl samhällsbyggnadschefen som samhällsplaneraren att man planerar främst för att utveckla tätorterna och inte i samma utsträckning landsbygderna. I Vara kommun handlar det om att planeringen tenderar att, även om man aktivt försöker arbeta emot det, oundvikligt prioriteras till Vara tätort (Intervjuperson 3). Inte heller i kommunens översiktsplan finns det något som tyder på särskild planering sett till hållbara resor på kommunens landsbygder. Den planering som framställs är koncentrerad till kommunens tätorter (Vara kommun 2013). Likt Vara kommun prioriteras planeringen i Karlsborg till de urbana områdena:

Man får väl vara ärlig och säga att prioriteringen, fokus, har legat på tätorten Karlsborg. Och kanske kopplingen mot Mölltorp, vår näst största boendeort. Så landsbygden blir eftersatt. Det är nog så.

(Samhällsbyggnadschefen)

Såväl Karlsborgs kommun som Vara kommuns urbana fokus synliggörs genom att man fokuserar på att specifikt förbättra tillgängligheten mellan tätorterna inom respektive kommun (Intervjuperson 1; Intervjuperson 3). Detta tyder på att den urbana normen synliggörs genom att större fokus läggs på det urbana i förhållande till det rurala (Tunström et al. 2018; Tillväxtverket 2021a). Samtidigt synliggörs dikotomin centrum-periferi, som trycker på att utveckling ska ske i urbana områden. Dessa områden tilldelas makt jämt mot periferin (Ramírez 2009). Uttalandena och exemplen från Vara kommun och Karlsborgs kommun kan tyda på att det inte enbart är kommunerna som upplever sig själva som periferi i förhållande till exempelvis Göteborg. Det handlar om att

dikotomin genom kommunernas planering synliggörs även inom kommunerna, där centralorterna eller tätorterna hamnar högst upp i hierarkin. Detta kan därmed tyda på att centrum-periferi är relativt och det skulle därför kunna vara värdefullt att ha i åtanke på samtliga nivåer. Att dikotomin är relativ beroende på kontext kan även stärkas av Ramírez (2009) som bland annat betonar att centrum-periferi kan appliceras på olika länder såväl som relationen mellan stad och land.

## 6 SLUTSATSER OCH REFLEKTION

I detta avslutande kapitel redogörs det för de slutsatser som kan dras genom fallstudien. Syftet med studien har varit att belysa och beskriva hur det planeras för hållbart resande på landsbygder i Västra Götaland och vilka utmaningar som finns kopplade till detta. Studien har även syftat till att undersöka om det genom planeringen för hållbart resande i länet synliggörs en urban norm.

- Hur planerar Västra Götalandsregionen (VGR), Vara kommun och Karlsborgs kommun för att möjliggöra hållbart resande för sina invånare och vilka utmaningar finns kopplade till detta?

Av studien framgår det att såväl VGR, inklusive Västtrafik, som Vara kommun och Karlsborgs kommun arbetar med hållbart resande, om än på olika sätt och i olika utsträckning. Samtliga instanser har gemensamt att det främsta fokuset när det kommer till att planera för hållbart resande ligger vid kollektivtrafik. Därutöver prioriteras även cykeltransport och från främst regionalt håll arbetas det med beteendepåverkan och att försöka möjliggöra hållbart resande genom alternativa färdmedel på landsbygder. Sett till beteendepåverkan finns det skäl att anse att detta skulle vara fördelaktigt att arbeta mer med även på kommunal nivå, inte minst med fokus på push-faktorer.

På grund av bland annat ekonomiska resurser, geografiska avstånd och att bilen dominerar i mindre kommuner framkommer det att Vara kommun och Karlsborgs kommun har svårt att planera för hållbart resande. Därför spelar, både på regional och kommunal nivå, samverkan en viktig roll för att tillsammans kunna tillgängliggöra hållbar mobilitet. Däremot pekar resultatet på att det inte finns en gemensam definition av hållbart resande. En gemensam definition skulle kunna tänkas vara fördelaktigt då man ska samverka i syfte att tillgängliggöra hållbara resor.

Den tydligaste utmaningen för Vara kommun och Karlsborgs kommun är att de upplever sig själva som små, men i Karlsborgs kommuns fall även det något avlägsna geografiska läget. Av dessa anledningar bortprioriteras man i regionen. Samtidigt är det en utmaning för VGR, men även kommunerna, att inte kunna tillgodose alla behov som finns och samtidigt minska fokuset på bilen. Ytterligare en utmaning för samtliga instanser är ekonomin, vilket för kommunerna innebär att det är mycket man inte kan göra överhuvudtaget. För VGR:s del handlar den ekonomiska biten om att man inte kan hjälpa till så mycket som man önskar. Samtidigt är det på regional nivå en utmaning att försöka göra de hållbara resorna så attraktiva att de väljs före framför allt bilen. En slutgiltig utmaning som framför allt uttrycks på kommunal nivå är att inte äga vägarna själva, vilket är ett tecken på att ingen kan klara sig själv. Här kan vi ställa oss frågan om detta syftar till att försvåra eller om det snarare kan ses som en fråga om rättvisa då det innebär att ingen kommun kan klara sig på egen hand, något som hade inneburit ytterligare utmaningar för mindre kommuner, inte minst ekonomiskt.

- På vilket sätt skiljer sig planeringen för hållbart resande på landsbygder jämfört med i städer och mer urbana områden i Västra Götaland?

Det framgår tydligt i studien att det på flera sätt är lättare att planera för hållbart resande i städer jämfört med landsbygder och att det därmed finns skäl att anse att hållbara resor associeras till det urbana. I städer finns det ett större utbud framför allt för att behovet är tydligt större medan det på landsbygder är svårare att planera för hållbart resande av anledningar såsom att det inte nyttjas tillräckligt, inte är ekonomiskt hållbart eller att avstånden är långa. Enligt VGR arbetar man så mycket man kan med att möjliggöra hållbart resande i samtliga delar av regionen även om det är svårt, medan kommunen snarare ser sig bortprioriterade och perifera.

På landsbygderna finns ett mycket tydligare bilberoende än i städerna, vilket försvårar planeringen. Generellt är det av vikt att planera utefter olika förutsättningar beroende på till exempel social eller geografisk kontext, vilket det på många sätt görs genom att till exempel försöka erbjuda andra transportlösningar på landsbygder än i städerna. På regional nivå handlar det även om att i större utsträckning stötta de mindre kommunerna, medan städer på ett annat vis sköter sig själva. På kommunal nivå menar man i sin tur att mycket handlar om huruvida man ska lyckas planera för hållbart resande överhuvudtaget.

Vidare planeras det mindre för pull-faktorer i landsbygdskommunerna än på regional nivå vilket gör att människor inte kan ändra sitt beteende utan riskerar att fastna i vanan att köra bil. Samtidigt är det av vikt att fråga sig hur man ska arbeta med hållbara resor på landsbygder om det finns en risk att vissa målgrupper inte kommer kunna resa alls, vilket också är värdefullt att planera efter.

För att kunna underlätta planering för hållbara resor i regionen är det viktigt att alla arbetar för det och att såväl invånare som bolag och statliga instanser inkluderas och att man fortsätter fokusera på samverkan. Däremot är det värdefullt att betona svårigheter som samverkan kan innebära för mindre kommuner då man, om man inte har möjlighet att delta i stor utsträckning, kan tänkas fortsättas alltmer i periferin.

- Hur synliggörs en urban norm sett till hållbart resande i Västra Götaland?

Det framgår tydligt att en urban norm synliggörs på så vis att det är ett större fokus på transportplanering i städer och tätorter än vad det är på landsbygder och att resurserna av olika anledningar koncentreras mer till städer. Detta är något som sker såväl på kommunal som regional nivå. I och med att planeringen för hållbart resande i högre grad associeras till städer och det urbana finns det även skäl att anse att det hållbara resandet är ett tecken på en urban norm. Det är tydligt att det i Västra Götaland finns ett fokus på Göteborg och att de, som Vara kommun uttrycker det, är tongivande. Det finns även i allmänhet mer förståelse för hur saker sker i Göteborg än i andra, mindre delar av regionen. Det är här även av vikt att belysa hur kollektivtrafikens fokus på urbana områden, i och med att den ekonomiska frågan ofta hamnar i fokus, påverkar landsbygderna negativt eftersom det där många gånger inte anses vara ekonomiskt hållbart med kollektivtrafik. Detta gör att landsbygdskommuner fortsätter vara underutvecklade.

## 6.1 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING

Denna uppsats har fokuserat på planering kopplad till hållbart resande. Med andra ord har inga privatpersoner som sådana inkluderats i studien. Däremot vore det, särskilt med tanke på ramverket kring PPM, intressant att genomföra en studie som även inkluderar medborgarna, då med fokus på beteendepåverkan. Till exempel skulle enkätundersökningar kunna genomföras för att fånga in hur kommunernas invånare ser på sina möjligheter och utmaningar sett till att resa hållbart inom, till och från hemkommunen. På så vis skulle studien bli bredare och utgöra ett ytterligare underlag till hjälp för fortsatt planering på såväl kommunal som regional nivå.

Fortsättningsvis kan vidare forskning inkludera ytterligare perspektiv genom att inkludera till exempel Trafikverket, som under de genomförda intervjuerna kom på tal flertalet gånger. Det vore på så vis av intresse att inkludera den nationella nivån. Detta inte minst då såväl Vara kommun som Karlsborgs kommun upplever det lättare att få fram sin talan i mer koncentrerade forum, såsom genom kommunalförbundet, i stället för en regional nivå. En inkludering av en nationell nivå skulle därmed kunna visa på

utmaningar och möjligheter som finns med ytterligare förhållanden. Med det sagt skulle även en mellankommunal nivå, i uppsatsens fall förslagsvis Skaraborgs kommunalförbund, vara fördelaktig att inkludera i fortsatta studier.

Slutligen hade det även varit av intresse att fortsätta studera hållbart resande på landsbygder, men att då lägga ett större fokus på social och ekonomisk hållbarhet. På så vis skulle man kunna ge ett nytt perspektiv på frågan om hållbart resande, genom att lägga ett så litet fokus som möjligt på den miljömässiga dimensionen. Skulle man välja att studera vidare med fokus på den sociala hållbarheten skulle barn och unga vara av särskilt intresse, men även andra grupper som besitter svårigheter i att självständigt transportera sig på landsbygder.



## KÄLLFÖRTECKNING

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2), ss. 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Barnes, T. J. & Minca, C. (2012). Nazi Spatial Theory: The Dark Geographies of Carl Schmitt and Walter Christaller. *Annals of the Association of American Geographers*, 103 (3), ss. 669-687. <https://doi.org/10.1080/00045608.2011.653732>

Berg, J. & Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences*, 8 (2). <https://doi.org/10.3390/socsci8020058>

Boverket (2014). *Sambandet mellan det regionala tillväxtarbetet och kommunernas översiktsplanering*. Karlskrona: Boverket. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2014/sambandet-mellan-det-regionala-tillvaxtarbetet-och-kommunernas-oversiktsplanering.pdf>

Boverket (2020a). *Anta översiktsplanen*. Boverket. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/uppratta/anta/> [2022-05-16]

Boverket (2020b). *Kommunalt planmonopol*. <https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/> [2022-05-16]

Boyle, P., Halfacree, K. & Robinson, V. (1998). *Exploring contemporary migration*. Harlow: Addison Wesley Longman.

Castree, N., Kitchin, R. & Rogers, A. (2013). *A dictionary of human geography*. Oxford: Oxford University Press.

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4 uppl., Lund: Studentlitteratur.

Eckersten, S., Balfors, B. & Gunnarsson-Östling, U. (2021). Challenges and Opportunities in Early Stage Planning of Transport Infrastructure Projects: Environmental Aspects in the Strategic Choice of Measures Approach. *Sustainability*, 13 (3). <https://doi.org/10.3390/su13031295>

Erlingsson, G.Ó., Öhrvall, R., Wallman Lundåsen, S. & Zerne, A. (2021). *Centrum mot periferi? om missnöje och framtidstro i Sveriges olika landsdelar*. Linköping: Centrum för kommunstrategiska studier. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:liu:diva-176529>

Hrelja, R. & Rye, T. (2022). Decreasing the share of travel by car. Strategies for

implementing 'push' or 'pull' measures in a traditionally car-centric transport and land use planning. *International Journal of Sustainable Transportation*, ss. 1–13.  
<https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2051098>

Johansson, E., Winslott Hiselius, L., Koglin, T. & Wretstrand, A. (2017). Evaluation of public transport: regional policies and planning practices in Sweden. *Urban, Planning and Transport Research*, 5 (1), ss. 59–77.  
<https://doi.org/10.1080/21650020.2017.1395291>

Jordbruksverket (2013). *Allt om landet - en sammanfattning*. u.o.: Jordbruksverket.  
[https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf\\_ovrigt/aol11\\_1.pdf](https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/aol11_1.pdf)

Karlsborgs kommun (2014a). *Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun del 1–2*. u.o.: Karlsborgs kommun. <https://karlsborg.se/globalassets/documents/politiskt-beslutade-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2020-del-1-2.pdf>

Karlsborgs kommun (2014b). *Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun del 3–4*. u.o.: Karlsborgs kommun. <https://karlsborg.se/globalassets/documents/politiskt-beslutade-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2020-del-3-4.pdf>

Karlsborgs kommun (2021). *Om Karlsborg*. <https://karlsborg.se/kommun--politik/om-karlsborg/> [2022-04-14]

Naturskyddsföreningen (2021). *Hållbara transporter*. Naturskyddsföreningen.  
<https://www.naturskyddsforeningen.se/faktablad/hallbara-transporter/> [2022-04-04]

Naturvårdsverket (u.å.). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*.  
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> [2022-04-04]

Ramírez, B. (2009). Core-Periphery Models. I Kitchin, R. & Thrift, N. (red.) *International Encyclopedia of Human Geography*. Oxford: Elsevier, ss. 286–291.  
<https://doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00832-4>

Regeringskansliet (u.å.). *Mål för transportpolitiken*.  
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2022-04-04]

Rönblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföretade? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*. Umeå: Umeå centrum för genusstudier, Umeå universitet.  
<https://reglab.se/wp-content/uploads/2019/01/Ett-urbant-tolkningsf%C3%B6retr%C3%A4de-Malin-R%C3%B6nblom.pdf>

SCB (2022a). *Folkmängd per tätort efter region, typ av område och vart 5:e år*.  
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/125463>

SCB (2022b). *Folkmängd efter region och år*.

<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/125462>

SFS 2010:630. *Lag om regionalt utvecklingsansvar*. Stockholm: Finansdepartementet.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Finansdepartementet.

SFS 2019:848. *Väglag*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.

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

<https://doi.org/10.3390/su8111120>

Nationalkommittén för Agenda 21 (1997). *Agenda 21 i Sverige: fem år efter Rio - resultat och framtid: slutbetänkande från Nationalkommittén för Agenda 21*. Stockholm: Fritze.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2010). *Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. [http://trafikverket.diva-](http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf)

[portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf](http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf)

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2016). *Kommungruppsindelning 2017*.

Stockholm: Sveriges kommuner och Landsting.

<https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-455-7.pdf>

Tillväxtverket (2020). *Städer och landsbygder*. Stockholm: Tillväxtverket.

<https://tillvaxtverket.se/download/18.2dff46c1764d34e50213927/1607948131575/Rapport%20St%C3%A4der%20och%20landsbygder%20December%202020.pdf>

Tillväxtverket (2021a). *Begrepp för landsbygder*.

<https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/regional-kapacitet/livskraftiga-landsbygder/begrepp-for-landsbygder.html> [2022-04-04]

Tillväxtverket (2021b). *Olika typer av landsbygder*.

<https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/regional-kapacitet/livskraftiga-landsbygder/olika-typer-av-landsbygder.html> [2022-04-27]

Tunström, M., Lidmo, J. & Bogason, Á. (2018). *The Compact City of the North: – functions, challenges and planning strategies*. Stockholm: Nordregio.

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:norden:org:diva-5422>

Vara kommun (2013). *Översiktsplan 2012*. Vara: Vara kommun.

<https://vara.se/innehall/2020/06/%C3%96versiktsplan-Vara-kommun.pdf>

Vara kommun (2019). *Aktualitetsprövning - Vara kommuns översiktsplan, mandatperioden 2018–2022*. u.o.: Vara kommun.  
<https://vara.se/innehall/2020/06/Beslutsunderlag-Aktualitetspr%C3%B6vning-av-%C3%96P.pdf> [2022-04-05]

Västra Götalandsregionen (VGR) (2017). *Så bildades VGR*.  
<https://www.vgregion.se/politik/sa-bildades-vgr/> [2022-04-17]

Västra Götalandsregionen (VGR) (2021a). *Det här gör VGR*.  
<https://www.vgregion.se/om-vgr/det-har-gor-vgr/> [2022-04-26]

Västra Götalandsregionen (VGR) (2021b). *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030*. Vänersborg: Västra Götalandsregionen. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/rs10001-385633856-18/native/Regional%20utvecklingsstrategi%20f%C3%B6r%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland%202021%e2%80%932030.pdf>

Västra Götalandsregionen (VGR) (2021c). *Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 - Hållbara resor i Västra Götaland*. u.o.: Västra Götalandsregionen. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-20/SURROGATE/H%C3%A5llbara%20resor%20i%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland%20beslutad%2018%20maj.pdf>

Västra Götalandsregionen (VGR) (2021d). *KomILand. Västra Götalandsregionen*.  
<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/hallbart-resande-vast/projekt/komiland/> [2022-05-16]

Västra Götalandsregionen (VGR) (2022a). *Regional utvecklingsstrategi*.  
<https://www.vgregion.se/regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi-for-vastra-gotaland-2021-2030/regional-utvecklingsstrategi/> [2022-05-13]

Västra Götalandsregionen (VGR) (2022b). *Så togs strategin fram tillsammans*.  
<https://www.vgregion.se/regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi-for-vastra-gotaland-2021-2030/sa-tar-vi-fram-strategin-tillsammans/> [2022-05-16]

Västra Götalandsregionen (VGR) (u.å.). *Befolkning*.  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODEwYzkyMmItMzVhZC00MGE3LTg2MDMtMTQ3NjE0NzZmMWlliwidCI6ImZjNjJhMjU1LTQyMjAtNDdlNC05YjVhLTQxOGVlZT-MxZGE1ZiIsImMiOjh9> [2022-04-26]

Västtrafik (2020). *Hållplats 2020*. u.o: Västtrafik.  
[https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/vasttrafik-2035/hallplats-2020-rapport\\_.pdf](https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/vasttrafik-2035/hallplats-2020-rapport_.pdf)

Västtrafik (u.å.). *Tillsammans för fler hållbara resor*. <https://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik/hallbara-resor/> [2022-04-26]

Wang, S., Wang, J. & Yang, F. (2020). From willingness to action: Do push-pull-mooring factors matter for shifting to green transportation? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 79. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102242>

Wood Group (2021). *SI 2021 Technical Appendix 7.1 Landscape and Visual Impact Assessment Methodology and Glossary*. u.o: Wood Groups. <https://group.vattenfall.com/uk/contentassets/86b9e0bacd3a4bb390156e3bfcdd9ffe/si-2021-technical-appendix-7.1.pdf>

World Commission on Environment and Development (1988). *Vår gemensamma framtid: [rapport från] Världskommissionen för miljö och utveckling under ordförandeskap av Gro Harlem Brundtland*. Stockholm: Prisma.

## BILAGA 1 INTERVJUGUIDE KARLSBORGS KOMMUN

1. Vill du berätta lite om din roll? Till exempel var du arbetar och med vad.
2. Hur planerar er kommun när det kommer till trafik och resande?
3. Hur skulle du definiera hållbart resande?
4. Hur arbetar er kommun med hållbart resande?
  - a. Hur planerar ni kring gång- och cykeltrafik?
5. På vilket sätt kan ni möjliggöra och tillgängliggöra hållbart resande för invånarna?
  - a. Går det och försöker ni på något vis påverka bilanvändningen i kommunen?
  - b. I er nuvarande översiktsplan står det ni planerat för att flytta resecentrum norrut för att underlätta arbetspendling. Är detta något som ni arbetat vidare med?
    - i. Om ja, vad har det resulterat i?
6. Vilka utmaningar ser du när det kommer till att planera för hållbart resande?
  - a. Skulle du säga att era utmaningar är desamma sett till kommunens planering generellt?
  - b. Hur ser du på att ni inte har någon tågstation i kommunen? Är det något som ni försvårar era möjligheter?
    - i. I er översiktsplan står det att man av- och till funderar på att återuppta järnvägstrafiken. Är detta något som du tror kommer bli aktuellt?
7. Hur skulle du säga att er planering inom kommunen för hållbart resande skiljer sig sett till tätorter jämfört med landsbygd?
  - a. Finns det utmaningar kopplat till detta?
8. Hur ställer sig politikerna i kommunen till frågor kring hållbart resande?
  - a. Finns det utmaningar kopplat till detta?
9. Har ni några samarbeten när det kommer till resande?
10. Upplever du att ni, som en mindre kommun i Västra Götaland, har samma möjligheter som de större kommunerna i regionen?
  - a. Får ni samma fokus i den regionala planeringen?

11. Har ni möjlighet att arbeta med att förändra beteendemönster?
12. Arbetar ni något med hela resan-perspektivet?
13. Det var alla frågor som jag hade förberett. Finns det något som du skulle vilja berätta eller tillägga?

## BILAGA 2 INTERVJUGUIDE VGR

1. Vill du berätta lite om din roll? Till exempel var du arbetar och med vad.
2. Hur arbetar ni på Västra Götalandsregionen när det kommer till trafik och resande?
3. Hur skulle du definiera hållbart resande?
4. Hur arbetar VGR med just hållbart resande?
  - a. Vad upplever du är det viktigaste hos invånarna när det kommer till att välja hållbara resor?
5. Vilka utmaningar ser du när det kommer till att planera för hållbart resande?
6. Upplever du att alla kommuner i regionen har samma möjligheter när det kommer till hållbara resor?
  - a. Vilka utmaningar har ni som region sett till detta?
  - b. Hur skulle du säga att er planering för hållbart resande skiljer sig mellan större städer, tätorter och landsbygd?
7. Har ni några samarbeten när det kommer till resande?
8. Ni pekar bland annat i ert trafikförsörjningsprogram ut så kallade prioriterade kollektivtrafikstråk. Vilka förutsättningar finns för att kunna erbjuda möjligheter för att resa hållbart utanför dessa stråk?
  - a. Vilka utmaningar finns det kring detta?
9. Mindre kommuner ofta det svårare att planera för hållbart resande på grund av ekonomiska skäl. Hur ser du på detta? Är detta något som ni på VGR har möjlighet att planera utefter?
10. Det var alla frågor som jag hade förberett. Finns det något mer som du skulle vilja berätta eller tillägga?



## BILAGA 3 INTERVJUGUIDE VARA KOMMUN

1. Vill du berätta lite om din roll? Till exempel var du arbetar och med vad.
2. Hur planerar er kommun när det kommer till trafik och resande?
3. Hur skulle du definiera hållbart resande?
4. Hur arbetar er kommun med hållbart resande?
  - a. Hur planerar ni kring gång- och cykeltrafik?
5. På vilket sätt kan ni möjliggöra och tillgängliggöra hållbart resande för invånarna?
  - a. Går det och försöker ni på något vis påverka bilanvändningen i kommunen?
  - b. Vilken betydelse har er tillgång till tågtrafik i kommunen?
6. Vilka utmaningar ser du när det kommer till att planera för hållbart resande?
  - a. Skulle du säga att era utmaningar är desamma sett till kommunens planering generellt?
7. Hur skulle du säga att er planering inom kommunen för hållbart resande skiljer sig sett till tätorter jämfört med landsbygd?
  - a. Finns det utmaningar kopplat till detta?
8. Hur ställer sig politikerna i kommunen till frågor kring hållbart resande?
  - a. Finns det utmaningar kopplat till detta?
9. Har ni några samarbeten när det kommer till resande?
10. Upplever du att ni, som en mindre kommun i Västra Götaland, har samma möjligheter som de större kommunerna i regionen?
  - a. Får ni samma fokus i den regionala planeringen?
11. Har ni möjlighet att arbeta med att förändra beteendemönster?
12. Arbetar ni något med hela resan-perspektivet?
13. Det var alla frågor som jag hade förberett. Finns det något som du skulle vilja berätta eller tillägga?

## BILAGA 4 INTERVJUGUIDE VÄSTTRAFIK

1. Vill du berätta lite om din roll? Till exempel var du arbetar och med vad.
2. Skulle du övergripande och kortfattat kunna beskriva vad Västtrafik arbetar med?
3. Hur skulle du definiera hållbart resande?
4. Hur arbetar Västtrafik med hållbart resande?
5. Hur kan ni arbeta med att förändra beteendemönster?
  - a. Har ni möjlighet att påverka medborgarnas bilanvändande?
  - b. Vad upplever du är det viktigaste hos invånarna när det kommer till att välja hållbara resor?
  - c. Skiljer sig detta mellan landsbygd och urbana områden?
6. Vilka utmaningar ser du när det kommer till att planera för hållbart resande?
7. Upplever du att alla kommuner i regionen har samma möjligheter när det kommer till hållbara resor?
  - a. Vilka utmaningar har ni som region sett till detta?
  - b. Hur skulle du säga att er planering för hållbart resande skiljer sig mellan större städer, tätorter och landsbygd?
8. Har ni några samarbeten när det kommer till resande?
9. VGR pekar bland annat i sitt trafikförsörjningsprogram ut så kallade prioriterade kollektivtrafikstråk. Vilka förutsättningar finns för att kunna erbjuda möjligheter för att resa hållbart utanför dessa stråk?
  - a. Vilka utmaningar finns det kring detta?
10. Mindre kommuner ofta det svårare att planera för hållbart resande på grund av ekonomiska skäl. Hur ser du på detta? Är detta något som ni på Västtrafik har möjlighet att planera utefter?
11. Det var alla frågor som jag hade förberett. Finns det något som du skulle vilja berätta eller tillägga?