

Thesis 373

Kollektivtrafik i mindre orter och landsbygd

En fallstudie av två skånska kommuner

Matilda Magnusson

Trafik och Väg

Institutionen för Teknik och Samhälle

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet



Copyright © Matilda Magnusson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5340)/1-63/2022
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2022

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5340)/1-63/2022

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 373

ISSN 1653-1922

Author: Matilda Magnusson
Title: Kollektivtrafik i mindre orter och landsbygd – En fallstudie av två skånska kommuner
English title: Public transport in smaller communities and rural areas – A case study of two municipalities in south Sweden
Language: Swedish
Year: 2022
Keywords: Public transport; rural areas; sustainability; local governments; transport planning; benefits
Citation: Matilda Magnusson, Kollektivtrafik i mindre orter och landsbygd – En fallstudie av två skånska kommuner. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2022. Thesis. 373

Abstract:

Urban and rural are often seen as each other's complete opposites, where larger urban settlements are often presented as the winners against depopulating rural areas. While this is not always true, there is in many places an ongoing deterioration of public transport in areas with lower population density where resources are allocated to urban areas with a larger demand. This and other climate measures risk affecting residents in smaller communities and rural areas to an unmerited degree. Therefore, this master thesis aims to examine how municipalities with smaller communities and a larger countryside view public transport. The thesis consists of a case study of two municipalities in southern Sweden and was carried out by analysing governing documents and an interview study with municipal employees. Identified themes from the documents were divided into five categories: economic growth and regional development, social sustainability and accessibility, collaborative planning, public transport development and planning, and public transport targets. While public transport is thought to have influence over several aspects in society, the municipalities give its effect on economic development certain importance. The economic and environmental benefits of public transport is thought to be greatest when there is high patronage which leaves smaller communities and rural areas without public transport connections and continuously dependant on the car for transportation. Rural dwellers are largely expected to meet their demand for accessibility by travelling to different locations by car. Trade-offs between different sustainability dimensions are necessary. However, there is a tendency for social aspects to be neglected.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	3
Summary	5
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte	8
1.3 Avgränsningar	8
1.4 Rapportens disposition	9
2 Litteraturoversikt	10
2.1 Planering av kollektivtrafik	10
2.1.1 Planeringsprinciper	10
2.1.2 Samverkan	11
2.2 Kollektivtrafikens betydelse för en hållbar utveckling	12
2.2.1 Kollektivtrafiken och klimatet	13
2.2.2 Kollektivtrafik och ekonomin	14
2.2.3 Kollektivtrafik och sociala aspekter	15
2.3 Kollektivtrafikens syfte	16
3 Metod	18
3.1 Kvalitativ fallstudie	18
3.1.1 Fall Höör Kommun	18
3.1.2 Fall Östra Göinge Kommun	19
3.2 Dokumentstudie	20
3.3 Intervjustudie	22
4 Resultat	23
4.1 Region Skåne	24
4.1.1 Dokumentstudie	24
4.2 Höörs Kommun	29
4.2.1 Dokumentstudie	29
4.2.2 Intervjustudie	32
4.3 Östra Göinge Kommun	36

4.3.1 Dokumentstudie	36
4.3.2 Intervjustudie	39
5 Diskussion och slutsats	44
5.1 Resultatdiskussion	44
5.1.1 Kollektivtrafikens skiftande roll	44
5.1.2 Tillgängligheten är central men odefinierad	45
5.1.3 Avvägningar mellan hållbarhetsaspekter	46
5.2 Metoddiskussion	47
5.3 Slutsats	47
6 Referenser	49
Bilagor	55
Bilaga 1: Intervjuguide	55
Bilaga 2: Informationsbrev	57

Förord

Examensarbetet genomfördes som det avslutande momentet i civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad med inriktningen Väg- och trafikteknik på Lunds Tekniska Högskola.

Arbetet utfördes på institutionen Teknik och samhälle på Lunds Tekniska Högskola och i samarbete med forskningsprojektet EffektKoll som finansieras av Energimyndigheten och drivs av Malmö universitet tillsammans med Lunds universitet, inom ramen för K2 – Nationellt Kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Ett stort tack till min handledare Vanessa Stjernborg för den vägledning som möjliggjort arbetet.

Till de deltagande informanterna vill jag tacka för att de tog sig tid att delta i intervjuerna och dela med sig av sina perspektiv.

Jag vill även tacka mina föräldrar för deras oupphörliga stöd samt mina vänner för stort och smått. Sist, och även minst, vill jag tacka min tre kilos odåga till katt.

Matilda Magnusson

Lund, juni 2022

Sammanfattning

Stad och landsbygd beskrivs ofta som raka motsatser och i den framställda dikotomin mellan stad och land skildras ofta större tätorter som vinnare mot en avfolkad landsbygd. Tätorter och landsbygder runt om i landet har olika geografiska, demografiska och sociala förutsättningar. Det går därför inte att säga att det sker en positiv utveckling för alla tätorter eller en negativ utveckling för hela landsbygden.

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Landsbygdskommittén har på regeringsuppdrag skrivit att alla medborgare har rätt till likvärdiga möjligheter att leva ett gott liv oavsett var de bor eller verkar. I dagens hypermobila samhälle har transportmöjligheter en stor betydelse för individens välfärd och möjlighet att delta i samhället. Trots detta sker det på många håll en försämring av kollektivtrafiken i områden med lägre befolkningsdensitet resurser allokeras till kollektivtrafik i och mellan tätorter med större resandeunderlag. Det finns en risk att detta och andra klimatåtgärder kommer drabba boende i mindre orter och landsbygd som inte har ett fungerande alternativ till bilen. Examensarbetets syfte är därför att studera hur kommuner med mindre orter och stor landsbygd resonerar kring kollektivtrafikens betydelse.

Kollektivtrafiken anses vara viktig i arbetet mot ett hållbart samhälle. Potentialen för ekologisk hållbarhet fokuserar ofta på att reducera utsläpp av avgaser genom att ersätta resor som tidigare skulle genomförts med bil. Men det finns även en bredare syn där kollektivtrafiken kan användas för att ge legitimitet för klimatåtgärder genom att kompensera för försämring av geografisk tillgänglighet. Kollektivtrafiken anses vara viktig för ekonomin då den möjliggör agglomerationseffekter och förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Kollektivtrafikens påverkan på social hållbarhet är bred men handlar till stor del om rättvisa och fördelningsfrågor. Oavsett vilket syfte som kollektivtrafiken har kommer det att krävas avvägningar mellan konkurrerande hållbarhetsdimensioner.

Examensarbetet har genomförts som en fallstudie av två skånska kommuner, Höör och Östra Göinge. Fallstudien tillåter en djupgående analys av de utvalda fallen och har dels genomförts som en dokumentstudie över regionala och kommunala styrdokument, dels som en intervjustudie med tjänstepersoner från bägge kommunerna. Kommunerna valdes eftersom båda till stor del består av mindre orter och landsbygd samtidigt som de har olika geografiska och infrastrukturmässiga förutsättningar.

I dokumentstudien identifieras återkommande teman som sedan delats in i fem övergripande kategorier. Dessa är:

- Tillväxt och regional utveckling
- Social hållbarhet och tillgänglighet
- Samverkan
- Planering och utveckling av kollektivtrafiken
- Målsättningar

Kollektivtrafikens tillskrivs ett stort inflytande på ett flertal aspekter i samhället. Kollektivtrafikens potential för ekonomisk utveckling stort fokus. Hos kommunerna som är beroende av pendling är kollektivtrafiken viktig både för att deras medborgare ska få tillgång till en större arbetsmarknad och för att locka till sig nya boende. Aktörerna fokuserar till stor

del på att locka så många nya resande som möjligt eftersom det är då ekologiska och ekonomiska vinster anses vara som störst. Detta ger en koncentration av resurser till starkare stråk med större resandeunderlag och lämnar mindre byar och landsbygd utanför. Bilen förväntas därför av aktörerna ha fortsatt stor betydelse utanför kollektivtrafikstråken och ett skifte mot fossilfria drivmedel ska göra dem miljövänligare. Att se en omställning av biltrafiken till fossilfria drivmedel som den enda lösningen för klimateffektiva transporter i glesare bebyggelse löser dock inte problematiken för de boende i mindre orter och landsbygd som inte har möjlighet att använda bil och högre fordonskostnader kan upplevas orättvist. Den sociala aspekt som kollektivtrafiken främst förväntas bidra till är tillgänglighet. För att tillgodose behov av tillgänglighet i mindre byar och landsbygd behöver boende transportera sig för att nyttja samhällsfunktioner. En stor del av dessa resor förväntas även fortsatt ske med biltrafik. Hållbara transporter och kollektivtrafik på landsbygd är en utmaning utan några självklara lösningar. Det kommer därför krävas avvägningar mellan hållbarhetsdimensionerna men det finns en tendens att sociala aspekter nedprioriteras.

Summary

Urban and rural are often viewed as each other's complete opposites. In a dichotomy between the urban and rural, larger urban settlements are often presented as winners against depopulating rural areas. There are, however, a variety of urban and rural areas with different geographical, demographical, and social circumstances. It is therefore not possible to say that there is a positive development for all urban settlements or a negative one for all rural.

The parliamentary committee for sustainable development in rural areas has written that all citizens have equal rights to live a full life regardless of where they live or operate in Sweden. In today's hypermobile society people's welfare is largely reliant on their ability to use transportation. Despite this, in many places, there is a deterioration of public transport in areas with lower population density where resources are allocated to urban areas with larger demand. This and other climate measures run the risk of affecting residents in smaller communities and rural areas to an unmerited degree. Therefore, this master thesis aims to examine how municipalities with smaller communities and a large countryside view public transport.

Public transport is viewed as important for a sustainable society. Its contribution to environmental sustainability is often limited to the reduction of greenhouse gases from replacing trips that would otherwise have been carried out by car. There is, however, another perspective where public transport can contribute to environmental sustainability by compensating for other climate measures reducing people's geographical accessibility. Public transport is also perceived to be important for economic development through the creation of agglomeration effects and improved matching in the labour market. There are several aspects of social sustainability on which public transport is thought to have an influence. These are largely based on accessibility and distributive issues. Regardless of the motivation behind public transport, there will be conflicts between different sustainability dimensions.

The thesis consists of a case study of two municipalities in southern Sweden, Hoor and Ostra Goinge. The case study allows for a deeper understanding and was carried out by analysing governing documents as well as an interview study with municipal employees.

Recurring themes were identified in the governing documents and divided into five overarching categories. These are:

- Economic growth and regional development
- Social sustainability and accessibility
- Collaborative planning
- Public transport development and planning
- Public transport targets

Public transport is thought to have a large influence over several aspects in society. The actors focus a lot on its economic potential. As both studied municipalities are reliant on commuting, public transport becomes important for their residents to have access to a larger labour market as well as for the municipalities to be appealing places to live in. The economic and environmental benefits of public transport is thought to be greatest when there is high

patronage which results in the concentration of public transport resources in transport corridors. This leaves smaller communities and rural areas without public transport connections and continuously dependant on the car for transportation. To resolve the environmental issue of continued reliance on cars fossil-free fuels and electric vehicles are brought up by the region and municipalities. To focus exclusively on fossil-free fuels and electric vehicles as a solution for transportation in low population density areas is however problematic since it does not account for the fact that some groups are unable to drive themselves and that the increased costs might be viewed as unfair by rural dwellers. A lot of the social aspects that public transport is described as influencing have to do with accessibility. Rural dwellers are largely expected to meet their demand for accessibility by travelling to different locations and accessing societal functions and activities there. Sustainable transport and public transport in rural areas is a challenge without an obvious solution. Trade-offs between different sustainability dimensions are therefore necessary. However, there is a tendency for social aspects to be neglected.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Stad och landsbygd beskrivs ofta som raka motsatser till varandra trots att det finns ett ömsesidigt beroende mellan dem och att det inte går att dra en tydlig gräns där staden slutar och landsbygden tar vid. Det finns ingen vetenskaplig internationellt accepterad definition av vad en stad är (Statistiska centralbyrån [SCB] 2021c). En förklaring till det kan vara att förutsättningar varierar mycket internationellt och att definitionen av en stad i Japan inte nödvändigtvis är relevant för Sverige. Inom Sverige finns det inte heller någon tydlig och ensidig definition av vare sig stad eller landsbygd (SCB 2021c; Berg & Ihlström 2017). När SCB (2021c) redovisar statistik är det ofta i kategorierna tätort respektive utanför tätort där en statistisk tätort definieras som sammanhängande bebyggelse med minst 200 folkbokförda invånare. Sveriges kommuner och regioner (SKR 2021) däremot använder sig av en kommungruppsindelning utifrån kriterier som tätortsstorlek, närhet till större tätort samt pendlingsmönster för att identifiera landsbygdskommuner, stadskommuner och pendlingskommuner.

I den framställda dikotomin mellan stad och land skildras ofta större tätorter som vinnare mot en landsbygd som avfolkas. Det går dock inte att säga att det sker en positiv utveckling för alla tätorter eller en negativ utveckling för hela landsbygden. Viss landsbygd har de senaste åren haft en positiv befolkningsutveckling medan andra tätorter i andra delar av landet har haft en negativ utveckling (Lindgren & Berg 2017). Det har dessutom de senaste åren funnits ett flöde av människor från storstadskommunerna till stadsnära landsbygd (Tillväxtverket 2020). Detta är ett exempel på att det inte finns någon homogen landsbygd i landet och Berg (2017) menar att man i stället bör prata om landsbygder i plural. Förutsättningarna för olika tätorter och landsbygder runt om i landet varierar med olika geografiska, demografiska och sociala förutsättningar (Lindgren & Berg 2017).

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (Näringsdepartementet 2010). Landsbygdskommittén (2017) skriver i ett regeringsuppdrag att alla medborgare har rätt till likvärdiga möjligheter att leva ett gott liv oavsett var de bor eller verkar samt att landsbygderna ska ha samma förutsättningar att utvecklas som resten av landet. I dagens samhälle som i hög grad är baserat på hypermobilitet är transportmöjligheter en betydande aspekt på individens välfärd och möjlighet att delta i samhället (Gil Solá & Levin 2021).

Trots detta sker enligt Lindgren och Berg (2017) förbättringar för kollektivtrafiken i och mellan tätorter ofta på landsbygders bekostnad då resurser omfördelas från lantsortslinjer med låg belägningsgrad till områden med större resandepotential. Enligt Portinson Hylander (2021) koncentreras kollektivtrafiken till starka stråk för att öka marknadsandelar och för att den ska utgöra ett attraktivt och hållbart alternativ till bilen. Boende i mindre orter och på landsbygder gynnas då endast i den mån de kan ta sig till en kollektivtrafikknutpunkt (Lindgren & Berg 2017). Bilen blir därför central för att boende på landsbygder ska klara av vardagen (Berg & Ihlström 2019) vilket utöver miljöproblematiken även skapar problem för de delar av befolkningen som inte har tillgång till eller möjlighet att använda bil (Lucas 2012).

Problemet är att klassisk linjetrafik i mindre orter och landsbygd sällan är vare sig ekonomiskt eller miljömässigt hållbar (Poltimäe, Rehema, Raun & Poom 2022). Förutsättningarna med låg befolkningstäthet, utspridda målpunkter och relativt få resenärer gör kollektivtrafikförsörjning till en betydande utmaning i glesare bebyggelse (Sveriges riksdag 2019). Det finns enligt Winslott Hiselius et al. (2020) en risk att befolkningen i mindre orter och landsbygder blir förlorare när åtgärder för klimatomställningen genomförs om de inte har tillgång till ett bra alternativ till bilen. Det är därför viktigt att skapa en förståelse för hur kommuner med mindre orter och landsbygder resonerar kring kollektivtrafikens betydelse.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att undersöka betydelsen av, och förväntningar på, kollektivtrafiken i mindre orter och landsbygd i Skåne.

- Vilken betydelse tillskriver de olika aktörerna kollektivtrafiken?
- Vilka förväntningar finns på kollektivtrafiken i berörda kommuner?

För att uppnå uppsatsens syfte har två kommuner valts ut till en fallstudie. Dessa är Höör och Östra Göinge kommun. Kommunerna anses vara intressanta eftersom båda till stor del består av mindre orter och landsbygd samtidigt som de har olika geografiska och infrastrukturmässiga förutsättningar.

1.3 Avgränsningar

Litteraturöversikten är översiktlig eftersom kollektivtrafikens betydelse är ett ämne med stor bredd och utgår därför till stor del från de teman som identifierats i dokumentstudien. Ett av dessa är tillgänglighet som är ett brett begrepp och som kan delas in i tillgänglighet genom närhet, rörlighet samt virtuell kontakt (Gil Solá, Larsson och Vilhelmson, 2019). Virtuell tillgänglighet är givetvis ett viktig när mindre orter och landsbygders förutsättningar diskuteras men eftersom denna uppsats berör kollektivtrafik är det främst fysisk tillgänglighet i form av närhet och rörlighet som berörs även om virtuell kontakt har potential att ersätta eller komplettera resor i rummet.

Uppsatsen har tagit hänsyn till det regionala perspektivet och i dokumentstudien ingår dokument från Region Skåne för att få bakgrund och kontext. Fokus ligger dock på kommunernas perspektiv och uppfattningar om kollektivtrafiken och dess betydelse för dem. Arbetet i denna rapport har avgränsats till två mindre kommuner i Skåne: Höör och Östra Göinge. De har varierande geografiska förutsättningar i en sydsvensk kontext men båda har relativt korta avstånd till flera städer och klassas som pendlingskommuner enligt SKR (2021) kommungruppsindelning. Region Skåne har näst högst befolkningstäthet i Sverige och är cirka fem gånger mer tätbefolkat än riket i genomsnitt (SCB 2022a; SCB 2022b) vilket indikerar att förutsättningarna för mindre orter och landsbygd i Skåne skiljer sig från andra delar av landet. Län med en mer glesbefolkad landsbygd och längre avstånd mellan tätorter har ännu större utmaningar för att driva kollektivtrafik (Lindgren & Berg 2017).

1.4 Rapportens disposition

I kapitel två presenteras bakomliggande teori till dokument- och intervjustudien i en övergripande litteraturöversikt. Först beskrivs de dominerande planeringsprinciperna samt samverkan mellan aktörer inom kollektivtrafikplaneringen, därefter beskrivs vikten av kollektivtrafik från ett hållbarhetsperspektiv och avvägningar som görs. I kapitel tre introduceras kommunerna i fallstudien och undersökningsmetoderna som använts i examensarbetet beskrivs. I kapitel fyra presenteras resultaten från dokument- och intervjustudierna. Kapitlet inleds med en studie av dokumenten från Region Skåne som en bakgrund. Därefter presenteras resultaten från dokument- och intervjustudierna från Höör respektive Östra Göinge kommuner. I kapitel fem sker slutligen en diskussion och slutsatser dras.

2 Litteraturöversikt

2.1 Planering av kollektivtrafik

2.1.1 Planeringsprinciper

Portinson Hylander (2021) skriver att det finns en etablerad syn av vad god kollektivtrafik innebär samt att det finns en praxis av hur kollektivtrafiksystem bör utformas. Enligt en litteraturstudie av McLeod, Scheurer och Curtis (2017) är dessa att kollektivtrafiksystem ska vara högkvalitativa, strategiskt kongruenta, väl sammankopplade mellan olika transportmedel samt samordnade mellan transport- och markanvändningspolicys. I HiTrans (2005b) beskrivs flera aspekter som viktiga för kollektivtrafiksystemets utformning. De ska vara väl integrerat mellan kollektivtrafikens olika transportmedel där byten underlättas, differentierade trafikslag beroende på resandes behov, ett effektivt, enkelt och direkt linjesystem, högfrekventa avgångar där det går, koordinerade tidtabeller, tydlig information samt ett begripligt biljettsystem m.m. Enligt Portinson Hylander (2021) har de etablerade planeringsprinciperna gemensamt att de alla tar upp koncentrationen av resurser till starka stråk för att där kunna erbjuda högkvalitativ kollektivtrafik.

Det finns ett samband mellan den fysiska samhällsplaneringen och resmönster. Enligt HiTrans (2005a) påverkar markanvändningen vart och hur människor reser samtidigt som lokaliseringen av var människor bor, jobbar, och utför sina ärenden till viss del påverkas av vilken transportinfrastruktur som finns tillgänglig. Det är därför allmänt accepterat att planering av markanvändning och transport bör samordnas för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Sedan 1990-talet har det vanligaste sättet att samordna dessa aspekter varit Transit-Oriented development (TOD) (Nigro, Bertolini & Moccia 2019). TOD är ett centralt begrepp inom transport- och kollektivtrafikplanering som går ut på att genom integrering av transportplaneringen med samhälls- och bebyggelseplaneringen verka för ett hållbart resandemönster (Hrelja, Olsson, Pettersson-Löfstedt & Rye 2022). Grundläggande element i TOD är att kollektivtrafiken har hög kapacitet samt att bebyggelsen nära transportnoder är tät och blandad (Nigro, Bertolini & Moccia 2019).

Forskning inom TOD har främst fokuserat på urbana sammanhang (Hrelja, Olsson, Pettersson-Löfstedt & Rye 2022). Enligt Nigro, Bertolini och Moccia (2019) tar många studier endast hänsyn till den direkta närmiljön kring kollektivtrafiknoderna. Oftast är det endast det område som kan nås till fots från noden som beaktas vilket, enligt författarna, inte är lämpligt i områden med lägre densitet eftersom resenärer ofta tar sig till stationen med andra transportmedel som ytterligare kollektivtrafik, cykel eller bil. Strategier för TOD i områden med lägre densitet bör enligt Nigro, Bertolini och Moccia (2019) ta hänsyn till interaktionen mellan olika transportmedel samt inkludera andra transportmedel som matar in resenärer till kollektivtrafiknoden för att öka uppsamlingsområdet.

Enligt Portinson Hylander (2021) är koncepten för stationsnära lägen eller stations samhällen relaterat till TOD. Att bygga stationsnära beskrivs av Region Skåne (2018) som ett sätt att motverka bostadsbristen i Skåne, stärka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt vara effektiv markanvändning. Det förväntas bidra till minskad klimatpåverkan och resursanvändning, optimera investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt ge positiva

effekter på arbetsmarknad och näringsliv. De skriver även att detta gäller både orter med och utan järnvägstrafik. Strategin att bygga nära kollektivtrafiknoder är enligt regionen även aktuell i orter längs starka busstråk.

I områden där den traditionella kollektivtrafiken inte längre anses fungera finns det flera olika föreslagna lösningar. Lindgren och Berg (2017) skriver att flera olika variationer av samordning mellan trafikslag har testats i Sverige. Däribland skolskjuts som öppnats för allmänheten, samordning av färdtjänst och sjukresor samt annan samordning av kollektivtrafik där den även utför leverans av mat och post. Samåkning och anropsstyrd trafik ses också som potentiella lösningar för transporter på landsbygd. Intresset för samåkning är dock lågt och anropsstyrd trafik riskerar att bli mycket dyrt om de används i någon större utsträckning (Berg 2017). Utvecklingen av lösningar med ny informations- och kommunikationsteknologi beskrivs dock ha potential att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik på landsbygd (Pettersson och Khan 2020).

Det finns förhoppningar om att förarlösa fordon i framtiden ska möjliggöra transporter för boende på landsbygden. Lindgren och Berg (2017) skriver att framtida förhoppningar varken gett fler resenärer idag eller några satsningar på dagens kollektivtrafik i landsbygd. Pettersson och Khan (2020) skriver att det finns få studier över självkörande fordon och landsbygder men de som finns fokuserar på förarlösa fordon som matar in resenärer till de traditionella kollektivtrafikstråken. Tekniken ligger dock långt in i framtiden och för att det ska vara ekonomiskt genomförbart krävs det dessutom att tekniken blir billigare än förarkostnaderna.

2.1.2 Samverkan

Transportplaneringen i Sverige drivs på flera olika nivåer: nationell, regional samt kommunal. Enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ligger ansvaret för den regionala kollektivtrafiken gemensamt hos regionen och kommunerna. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som kan organiseras på olika sätt. I Skåne är det regionen som ensam bär ansvaret för kollektivtrafiken vilken gör regionen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Skåne 2021).

Det är enligt planeringsprinciperna ovan många delar som ska samverka för att skapa ett effektivt kollektivtrafiksystem. Det är dock olika myndigheter som har ansvaret för dessa. Medan regionen ansvarar för de trafikeringsmässiga delarna av kollektivtrafiken är det endast kommunerna som kan genomföra den stadsutveckling som måste samverka med kollektivtrafiken (Svensson & Holmgren 2012). Johansson et al. (2017) beskriver samarbetet mellan trafikplaneringen som ligger på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och markplaneringen som ligger på kommunnivå som essentiellt. De skriver även att det måste ske ett samarbete mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planering och Trafikverkets investeringar.

Den regionala trafiken passerar ofta över både kommunala och regionala gränser och det kan därför uppstå problem om planeringen sker med alltför smal geografisk kontext (Johansson et al. 2017). Berg och Ihlström (2017) skriver att det krävs samordning mellan länen för att erbjuda kollektivtrafik till närmsta huvudort oberoende av administrativa gränser.

Gil Solá, Vilhelmson och Larsson (2018) skriver att sektorsövergripande samverkan och dialog är nödvändig i arbetet för att skapa hållbar tillgänglighet. I stort sett alla kommunala verksamheter påverkas i någon grad av medborgares möjlighet att nå aktiviteter i samhället. Detta gör att stads- och trafikplanerare måste arbeta med representanter från förvaltningar som till exempel social omsorg, skola och fritid redan i tidiga planeringsskeden.

2.2 Kollektivtrafikens betydelse för en hållbar utveckling

Kollektivtrafiken beskrivs ofta som en förutsättning för ett hållbart samhälle. Det finns en stor bredd av områden där kollektivtrafiken tillskrivits en stor påverkan. Kollektivtrafiken tillskrivs stor vikt vid omställningen mot ett miljömässigt hållbart transportsystem (Winslott Hiselius 2021) men den ska även bidra till den ekonomiska tillväxten och utvecklingen samt förbättrade levnadsvillkor och en ökad välfärd (Stjernborg & Mattisson 2016).

Hållbar utveckling är ett välanvänt begrepp som ligger till grund för de globala målen samt är ett övergripande mål för svensk politik (Lunds universitet 2020). Trots sin höga igenkänningsfaktor kan begreppet vara något svårdefinierat. Begreppet hållbar utveckling har sin grund i den FN rapport som kallas Brundtlandrapporten. Rapporten kom ut på 80-talet och definierade hållbar utveckling som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (Lunds universitet 2020).

För att göra begreppet mer konkret delas det ofta upp i tre olika dimensioner, ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet (KTH 2021b). Det finns olika tankar och modeller för hur dessa olika aspekter av hållbarhet hänger ihop. Enligt Kjellström, Isaksson, Håkansson och Strohmayer (2021) diskuterades ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet länge som tre separata kategorier i forsknings- och policyarbete där hållbar utveckling uppstod där de tre aspekterna överlappar. Denna modell har dock ifrågasatts av ett alternativt synsätt där hållbar utveckling beskrivs som ett sammansatt begrepp där ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet inte går att separera. KTH (2021b) beskriver ett sätt att se på hållbar utveckling som en hierarki där ekologisk hållbarhet utgör utgångspunkten och är en förutsättning för social och ekonomisk hållbarhet. Även social och ekonomisk hållbarhet beskrivs hänga ihop där den sociala hållbarheten anses ligga till grund för en ekonomisk hållbarhet.

Ekologisk hållbarhet behandlar allt som rör ekosystemen på jorden och att vi inte ska leva över naturens förmåga att återskapa använda resurser. I ekologisk hållbarhet ingår även att system för vatten, land, luft, biodiversitet samt ekosystemtjänster inte ska rubbas (KTH 2021a). Klimatförändringarna hotar att förstöra dessa system och förändra förutsättningarna för att leva på jorden (Lunds universitet 2020). Enligt KTH (2021a) går det ofta att definiera vad som är och inte är hållbart för ekologiska system.

Ekonomisk hållbarhet har flera olika definitioner. Enligt KTH (2020) grundar sig två av dessa i helt olika hållbarhetsmodeller. I den första definieras ekonomisk hållbarhet som en ekonomisk utveckling som inte sker på bekostnad av de ekologiska eller sociala hållbarhetsdimensionerna. I den andra definitionen anses ekonomisk hållbarhet vara detsamma som ekonomisk tillväxt. Det vill säga en ökning av ekonomiskt kapital kan ses som hållbar även om det sker på bekostnad av de ekologiska eller sociala hållbarhetsdimensionerna. Slutligen finns det en syn på ekonomin som ett verktyg som kan påverka den hållbara utvecklingen positivt eller negativt. Lunds universitet (2020) beskriver detta som grön ekonomi. Ett ekonomiskt system som förbättrar människors livsvillkor samt minskar belastningen på miljön.

Social hållbarhet anses ofta vara svårdefinierat. Detta eftersom begreppet till enligt Kjellström et al. (2021). sin natur är mångsidigt, dynamiskt och kontextberoende. Begreppet kan dock mera konkret anses röra frågor som berör rättigheter, makt, välstånd, välbefinnande och rättvisa (ibid). Grunden till social hållbarhet ligger enligt Lunds universitet (2020) i en rättvis fördelning av resurser samt ekonomiskt, socialt och politiskt inflytande i samhället. Att tillgodose individens behov, drömmar och mål på en global nivå beskrivs även vara centralt för social hållbarhet (KTH 2021c).

2.2.1 Kollektivtrafiken och klimatet

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser där den största delen kommer från personbilar och tunga fordon i vägtrafiken. Målet för transportsektorn är att det senast år 2030 ska ha skett en 70 procentig minskning av växthusgaser jämfört med 2010 års nivåer (Naturvårdsverket 2022).

I Sveriges miljömål pekas tre centrala strategier ut för att minska utsläpp av växthusgaser från transporter: energieffektivisering av fordon, en omställning från fossila drivmedel samt ett transporteffektivare samhälle (Naturvårdsverket 2022). Konsultfirman WSP (2018) skriver i en rapport beställd av branchorganisationen Svensk Kollektivtrafik att kollektivtrafiken kan bidra till minskade utsläpp genom att minimera de egna utsläppen samt genom att de resor som tidigare genomförts med personbil istället sker med kollektivtrafik. Winslott Hiselius (2021) tar utöver dessa även upp att kollektivtrafiken kan bidra till klimatomställning genom att vara föregångare i teknikutveckling och nya tjänster, skapa en grundstruktur för hållbara städer samt ge legitimitet åt klimatåtgärder.

Hur målsättningen för minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn ska uppfyllas och på vilket sätt kollektivtrafiken kan bidra till detta beskrivs av Winslott Hiselius (2021) som omtvistat. Klimatpolitiska rådet (2019) skriver att utvecklingen av ett transporteffektivare samhälle, vilket inkluderar kollektivtrafik, är centralt för att minska utsläppen. Trafikverket (2020) anser däremot att kollektivtrafikens betydelse är begränsad och åtgärder som exempelvis elektrifiering av biltrafiken skulle ha en större effekt på koldioxidutsläppen. Moriarty och Honnery (2013) skriver dock att tekniska lösningar som energieffektivisering av fordon samt omställning till fossilmått drivmedel inte kommer vara tillräckligt för att minska utsläppen utan det kommer även krävas förändrade resebeteenden. Kollektivtrafiken kommer dessutom vara viktig om man har ett bredare perspektiv på omställningen till ett hållbart transportsystem som även tar hänsyn till de övriga globala hållbarhetsmålen och inte endast fokuserar på utsläpp av växthusgaser.

Winslott Hiselius (2021) skriver att kollektivtrafiken kan ge legitimitet åt klimatåtgärder på landsbygd. Eftersom bilen är det dominerande färdmedlet utanför storstäderna idag kan utvecklingen mot elektrifiering och biodrivmedel bli problematisk för boende på landsbygden. Övergången mot biodrivmedel skulle ge ökade drivmedelskostnader och elektrifiering skulle innebära ökade fordonskostnader även om drivmedelskostnaderna sannolikt skulle vara lägre. Ökade transportkostnader drabbar låginkomsttagare på landsbygden i synnerhet då deras dessa redan tar en stor del av deras inkomst. Även andra hållbarhetsåtgärder som minskar tillgängligheten med bil påverkar den geografiska tillgängligheten för de som reser till städer från glesare områden. Förändringen av resebeteende förväntas vara lägre på landsbygder men klimatåtgärder riskerar ändå att upplevas som orättvisa vilket påverkar deras genomförbarhet. Winslott Hiselius (2021) anser därför att kollektivtrafiken kan användas för att kompensera för begränsningar i tillgänglighet och ökande kostnader. Även där kollektivtrafiken inte kan kompensera för exempelvis pendlingsresor med bil finns det ett signalvärde för personer i områden där det sällan genomförs några offentliga satsningar. Kollektivtrafiken kan då kompensera och ge legitimitet för klimatåtgärder som genomförs inom helt andra områden.

Enligt Winslott Hiselius och Smidfelt Rosqvist (2018) kommer det att krävas åtgärder som minskar bilanvändningen både i städer och på landsbygder. Traditionell kollektivtrafik är sällan ett ekologiskt (eller ekonomiskt) hållbart alternativ i områden med lägre befolkningsdensitet (Moriarty och Honnery 2013; Poltimäe et al. 2022). Winslott Hiselius (2021) skriver att det alltid kommer finnas avvägningar och målkonflikter där kostnaden inte motsvarar den nytta kollektivtrafiken bidrar med även om en bredare tolkning av nytta används. Det är därför viktigt att ta hänsyn till kontext och att det inte finns någon universell lösning för kollektivtrafik i landsbygder.

2.2.2 Kollektivtrafik och ekonomin

I de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram beskrivs kollektivtrafiken ofta just som ett viktigt verktyg för ekonomisk utveckling och tillväxt (Stjernborg & Mattisson 2016). Trafikförsörjningsprogrammen utgår och refererar ofta till de regionala utvecklingsplanerna vilket sätter scenen för kollektivtrafikens roll (Johansson et al. 2017). Regional utveckling anses generellt vara en del av kollektivtrafikens och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar (Lindgren & Berg 2017). Svensson och Holmgren (2012) skriver även att det finns genomförda satsningar på kollektivtrafik som inte endast motiverats av miljömässig hållbarhet utan även dess potential för ekonomisk utveckling och tillväxt.

Det är svårt att bevisa ett direkt samband mellan kollektivtrafik och ekonomisk utveckling och tillväxt då det inte går att separera en specifik faktors påverkan på en komplex ekonomi (WSP 2018). Svensson och Holmgren (2012) menar att det däremot finns tydliga kopplingar mellan kollektivtrafik och ekonomiska utvecklingsfaktorer. Ett exempel är agglomerationsfördelar som anses vara en viktig faktor för tillväxt och ekonomisk utveckling.

Agglomerationsfördelar handlar till stor del om transportkostnader och de fördelar som uppstår då det är snabbt, lätt och billigt att transportera varor, människor, tjänster, kapital och idéer (Tillväxtverket 2017). Johansson (2020) skriver att regioner gynnas av ökad tillgänglighet genom främst tre mekanismer: matchning, delning och lärande. Matchning berör arbetsmarknaden och att arbetssökande kan hitta jobb som passar deras egenskaper och att arbetsgivare kan hitta anställda som passar deras krav. Delning handlar om de gemensamma resurser som finns tillgängliga och lärande handlar om att kunskap fortfarande sprids lättare på lokal och regional nivå.

Svensson och Holmgren (2012) beskriver hur utvecklade ekonomier går in i en postindustriell fas där tjänstesektorn står för allt större del av tillväxten. Medan varuproduktion och slutlig konsumtion av en produkt kan vara separerad i tid och rum är tjänstesektorn betydligt mer beroende av fysisk närhet och möten eftersom produktion och konsumtion sker simultant. Detta innebär att ekonomisk tillväxt och utveckling blir alltmer beroende av tillgänglighet och mobilitet.

Ökad tillgänglighet behöver dock inte automatiskt leda till en ökad tillväxt. Banister och Berechman (2001) menar att det finnas tre olika förutsättningar som måste uppfyllas för att transportsatsningar ska resultera i en ökad tillväxt och inte endast ge en förflyttning av ekonomisk aktivitet. Dessa är existerande ekonomiska förutsättningar som agglomeration, arbetsmarknad, utbildad arbetskraft, investeringsförutsättningar som finansiering och att den nya länken tillför nätverkseffekter samt politiska faktorer som kompletterande åtgärder och investeringar. Enligt Tillväxtverket (2017) måste investeringar i infrastrukturen därför samspela med den regionala och kommunala planeringen för att få maximal effekt. Svensson och Holmgren (2012) skriver att regionala strategier som fokuserar på regionförstoring behöver kompletteras med strategier för regional integration och utveckling av städer och tätorter.

Svensson och Holmgren (2012) skriver att de planeringsprinciper som regioner ska lägga sina resurser på om de vill skapa positiva konsekvenser för regionens utveckling är väl dokumenterade. Dessa är: starka stråk i länkstruktur, integration mellan lokala och regionala förbindelser, kollektivtrafiken ska ges hög prioritet och fysisk framkomlighet samt en sammanhängande samhällsplanering på lokal och regional nivå. De skriver även att det i glesa områden saknas förutsättningar för att driva en effektiv kollektivtrafik som ger regional utveckling. Boende i mindre orter och på landsbygder skulle därför endast gynnas av kollektivtrafiken i den mån de kan ta sig till en kollektivtrafikknutpunkt (Lindgren & Berg 2017).

2.2.3 Kollektivtrafik och sociala aspekter

Transportsystemet har ett mycket tydligt inflytande på många sociala aspekter i dagens samhälle. Det påverkar människors hälsa genom trafikolyckor, luftkvalitet, ljudnivåer samt människors möjlighet att använda aktiva färdmedel. Det påverkar människors ekonomi genom transportrelaterade kostnader samt deras möjlighet att transportera sig till arbete, studier och serviceinrättningar. Transportmöjligheter påverkar människors möjlighet till sociala interaktioner och om de kan leva ett fungerande vardagsliv (Gil Solá & Levin 2021).

Enligt Gil Solá och Levin (2021) kan transporter bidra till social hållbarhet genom att skapa ett transportsystem som utgår från människorna som ska använda det. Transportsystemet blir då ett sätt för kommun, region och stat att skapa välfärd för medborgarna. En del av begreppet social hållbarhet innefattar att resurser i samhället ska vara rättvist fördelade (Lunds universitet 2020). Frågor som rör rättvisa och fördelning är därför centrala när det kommer till att utveckla ett socialt hållbart transportsystem (Gil Solá och Levin 2021).

Rättvisa kan definieras på olika sätt. Kjellström et al. (2021) diskuterar tre separata dimensioner av social rättvisa och att alla ska vara uppfyllda för att social hållbarhet ska uppstå. Dessa dimensioner är:

- fördelningsrättvisa
- deltaganderättvisa
- synliggöranderättvisa.

Fördelningsrättvisa kan beskrivas som fördelningen av för- och nackdelar i samhället och om den är rättvis. Vad en rättvis fördelning är och inte är omtvistat och varierar med olika teorier (Kjellström et al. 2021). Deltaganderättvisa är att alla grupper i samhället ska kunna delta vid beslutsfattande samt ha likvärdiga möjligheter att påverka besluten som tas.

Synliggöranderättvisa handlar om att erkänna och ta hänsyn till alla olika grupper och individers erfarenheter, verkligheter samt förutsättningar i samhället. Om vissa grupper utesluts från den synliggörande rättvisan hindras de även från att ta del av de andra två rättvisedimensionerna.

I kollektivtrafikplaneringen i Sverige är det främst två fördelningsprinciper som används enligt Kjellström et al. (2021). Den första principen bygger på bygger på universell jämlikhet och innebär att sociala nyttor ska tilldelas medborgarna på lika villkor och den andra som bygger på en omfördelning av resurser där utsatta grupper prioriteras på med bemedlade gruppers bekostnad (Henriksson & Lindkvist 2020; Kjellström et al. 2021). Henriksson och Lindkvist (2020) tar till exempel upp på hur synen av kostnader i kollektivtrafiken kan ses ur olika fördelningsperspektiv. De argumenterar att genom att ha samma taxa för alla oavsett inkomst blir det i praktiken diskriminerande mot de med lägre inkomst. Utifrån principen om en omfördelade rättvisa kan det då sättas olika priser för olika grupper i samhället. Detta resonemang kan även användas inom planeringen och utformningen av kollektivtrafiksystemet och påverka linjedragningar, tidtabeller, mm.

Fördelningsrättvisa är den rättvisedimension som oftast förekommer i diskussioner. Kjellström et al. (2021) skriver dock att ett ensidigt fokus på fördelningsrättvisa kan ge en alltför begränsad uppfattning om vad social rättvisa innebär. Det är därför viktigt att synliggöra alla grupper i samhället för att inte riskera att omedvetet försämra för en utsatt grupp för att man har fokus på en annan.

Tillgänglighet är ett vanligt förekommande begrepp i transportsammanhang men har inte någon universell definition. Exempelvis beskriver Gil Solá och Levin (2021) tillgänglighet som människors möjlighet att nå aktiviteter som är viktiga i deras vardag. Gil Solá, Larsson och Vilhelmson (2019) delar upp tillgänglighet i tre principiella delar: närhet, rörlighet samt virtuell kontakt. Närhet berör aktiviteter som är tillgängliga fysiskt nära och nås med

långsamma färdmedel. Rörlighet är aktiviteter som är tillgängliga genom snabba transporter och är tidsmässigt nära. Virtuellt kontakt berör aktiviteter som sker via internet och på så sätt är virtuellt nära i tid och rum.

Dålig tillgänglighet kopplas ofta till den fysiska utformningen av infrastrukturen eftersom den kan utgöra ett hinder för individens kroppsliga eller kognitiva förmåga. Men det finns flera andra aspekter som kan utgöra barriärer i transportsystemet (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson 2019). Förvärvsarbete kombinerat med hushålls- eller föräldraansvar samt långsamma transportmöjligheter kan ge bristande tidsmässig tillgänglighet och begränsa exempelvis vilka arbetsplatser som en individ kan nå (ibid). Geografiska hinder kan uppstå i områden med dåliga kommunikationer som exempelvis landsbygd. Även höga biljettpriser kan utgöra ett ekonomiskt hinder, framför allt för grupper med begränsad inkomst (Lucas 2012).

Henriksson och Lindkvist (2020) skriver att i dagens samhälle där människor förväntas vara högrörliga för att ta sig till vardagens viktiga målpunkter blir tillgänglighet i grunden en fråga om jämlikhet. Bristfällig tillgänglighet kan hindra människor från att delta i ekonomiska, politiska och sociala sammanhang (Lucas 2012). Brister i transportsystemet kan dessutom interagera med social utsatthet vilket kan resultera i en transportfattigdom som ger dålig tillgänglighet till aktiviteter och möjligheter i samhället vilket i sin tur kan leda till minskat deltagande i beslutsprocesser m.m. av grupper som redan är underrepresenterade (ibid).

I områden där det finns ett dåligt utbud av service, affärer och andra aktiviteter som krävs för ett fungerande vardagsliv måste boende lägga mer tid och resurser på transporter även om de har tillgång till bil (Berg & Ihlström 2019). Enligt Lucas (2012) riskerar de som bor i glest befolkade områden och inte har körkort eller tillgänglighet till bil att uteslutas från aktiviteter om det inte finns alternativa möjligheter till transport. Speciellt ungdomars och barns självständiga rörelsefrihet begränsas om de är beroende av att bli skjutsade (Berg & Ihlström 2019).

Ett ensidigt fokus på sociala aspekter av transportsystemet är dock inte tillräckligt i arbetet mot hållbarhet. Kjellström et al. (2021) argumenterar att man istället måste placera de sociala aspekterna i en hållbarhetskontext så att frågor kring rättvisa och fördelning kan diskuteras i relation till planetens ekologiska begränsningar. De menar att ett ökat bilinnehav hos utsatta grupper kan ses som en förbättring inom ramen av transportfattigdom men att detta går emot den ekologiska hållbarhetsdimensionen. För att ta hänsyn till alla tre hållbarhetsdimensioner argumenterar Gil Solá, Larsson och Vilhelmson (2019) att begreppet hållbar tillgänglighet bör användas. Hållbar tillgänglighet definieras av Gil Solá och Levin (2021) som att ”(olika grupper av) människor på ett miljömässigt hållbart sätt lätt kan nå viktiga verksamheter i sin vardag” (s. 19). I arbetet med hållbar tillgänglighet bör man ställa tre frågor: tillgänglighet till vad, för vem och med vilka medel? (Gil Solá, Larsson & Vilhelmson 2019).

2.3 Kollektivtrafikens syfte

Kollektivtrafiken kan motiveras utifrån ett flertal anledningar. Enligt Walker (2008) kan dessa anledningar generellt delas in i motsatta kategorier: beläggningsgrad och täckningsgrad (översatt från patronage och coverage). De flesta motiveringar för kollektivtrafiken som relaterar till ekonomi eller miljö kan sorteras in under kategorin beläggningsgrad då man vill maximera beläggningsgraden (ibid). De största miljömässiga och ekonomiska vinsterna med kollektivtrafiken sker när så många som möjligt utnyttjar kollektivtrafiken framför andra mer klimatintensiva färdmedel (Winslott Hiselius 2021; WSP 2018). Kategorin täckningsgrad däremot brukar omfatta sociala motiv för kollektivtrafiken. Detta kan till exempel vara tillgänglighet för de utan tillgång till bil eller geografisk jämlikhet där områden med låg resandepotential erbjuds service (Walker 2008).

Enligt Walker (2008) påverkar de bakomliggande motiven för kollektivtrafiken vilken service den erbjuder. När motivet är högsta möjliga effekt på den ekonomiska utvecklingen och reducerade utsläpp av växthusgaser fokuseras kollektivtrafikens resurser på frekventa avgångar i direkta stråk inom och mellan områden där många reser (Svensson & Holmgren 2012). När kollektivtrafiken motiveras av mer sociala aspekter som grundläggande tillgänglighet i områden med låg befolkningsdensitet tenderar avgångarna att blir mindre frekventa och linjerna dras ofta i enkelriktade cirklar för att nätverket ska täcka största möjliga geografiska område (Walker 2008).

Enligt Portinson Hylander (2021) är dikotomin beläggningsgrad-täckningsgrad uttalad i svensk kollektivtrafik. I propositionen för ny kollektivtrafiklag (Näringsdepartementet 2010) står det att mål och förutsättningar varierar mellan stad och landsbygd. I städer ska kollektivtrafiken vara en förutsättning för mobilitet och bidra till att skapa den goda staden. Kollektivtrafiken på landsbygder ska däremot främst erbjuda invånarna ett alternativ till bilen och skapa resmöjligheter för de utan tillgång till bil. Framför allt för de grupper som är mer beroende av kollektivtrafiken som äldre, barn och ungdomar.

Enligt Walker (2008) kan olika motiv för kollektivtrafik samexistera i ett transportsystem där olika delar eller linjer har olika fokus. Johansson (2020) skriver att planeringen av kollektivtrafiken i Sverige idag främst har tre ambitioner: masstransport i starka stråk för att konkurrera med bilismen, social transport för att förse alla medborgare med en acceptabel nivå av tillgänglighet samt genom att verka strukturbildande på markanvändningen för att påverka framtida resebehov och resmönster.

Det finns dock enligt Johansson et al. (2017) en konflikt mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar att erbjuda en social service och deras målsättningar att bedriva kollektivtrafik med en hög kostnadstäckning. Walker (2008) menar konstanta avvägningar med kollektivtrafikens resurser måste vara en del av arbetet men att det bör finnas en förståelse för de olika alternativens konsekvenser. Resultatet verkar dock bli att det finns en tendens att prioritera åtgärder som fokuserar på beläggningsgraden (Johansson et al. 2017; Portinson Hylander 2021). Enligt Campbell (2016) tenderar ekonomiska intressen att vinna över ekologiska, och att ekologiska intressen i sin tur tenderar att prioriteras över sociala aspekter i planeringskonflikter.

Winslott Hiselius (2021) hävdar att kollektivtrafikens roll i klimatomställningen är större än att endast öka antalet kollektivtrafikresenärer. Dels kan kollektivtrafiken bidra till utmaningar som buller, trafiksäkerhet och framkomlighet, dels kan den bidra genom att möjliggöra för andra klimatåtgärder. Winslott Hiselius (2021) skriver att de åtgärder som är nödvändiga för att nå klimatmålen kommer medföra försämringar i geografisk tillgänglighet samt ökade kostnader. Kollektivtrafiken kan då användas som ett verktyg som ger klimatpolitiken legitimitet om den tar hänsyn till fördelningseffekter och upplevda orättvisor. Kollektivtrafikens roll är då att i ett bredare perspektiv bidra till att möjliggöra klimatomställningen (ibid).

Klimatpolitiska rådet (2019) skriver att klimatåtgärder bör ta hänsyn till fördelningspolitik mellan stad och landsbygd samt olika grupper i samhället. Enligt Winslott Hiselius et al. (2020) saknas det dock kunskap om hur styrmedel som används för att nå klimatmål påverkar sociala och rättviseaspekter. Portinson Hylander (2021) skriver i sin avhandling att ökad förståelse för de värderingar som ligger bakom utformningen av kollektivtrafiksystemet och de konflikter som uppstår när dessa värderingar krockar kan förbättra möjligheten att skapa kollektivtrafik som möjliggör hållbar mobilitet för fler.

3 Metod

3.1 Kvalitativ fallstudie

Eftersom de aktuella frågeställningarna syftar till att utforska och öka förståelsen för kollektivtrafikens roll i mindre kommuner utfördes studien som en kvalitativ fallstudie. Att en kvalitativ undersökningsmetodik används innebär att fokus ligger på tolkning och innebörd (Bryman 2002). Enligt Gummesson (2004) används fallstudiebaserad forskning ofta i undersökande syfte för att öka förståelsen i fall där det finns en stor mängd variabler och komplexa samband. Att en fallstudie utförs i detta arbete tillåter därför en mer djupgående analys av de utvalda fallen. Fallstudier tillåter även en stor frihet i valet av datainsamlingsmetoder. I denna studie har en dokument- samt intervjustudie genomförts. Metoder beskrivs mer ingående i följande delkapitel.

Studien har en induktiv ansats där datagenereringen i form av dokumentstudie utgör grunden utan hänsyn till existerande teori (Gummesson 2004). Utgångspunkten i studien är dokumentstudien vilket har satt tonen för intervjuerna och teoriinsamlingen.

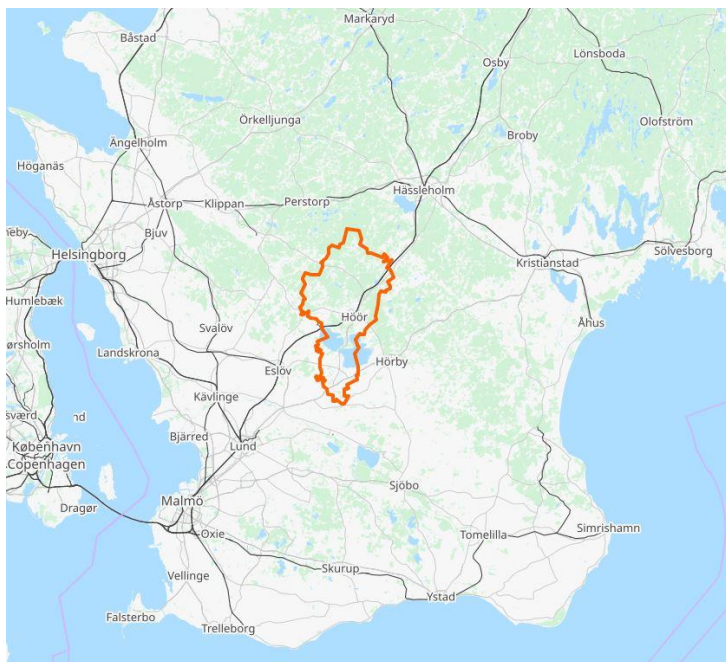
Enligt Gummesson (2004) kan man använda sig av teoretiskt urval där man börjar med det mest givande fallet och fortsätter med så många fall som krävs tills det uppstår en mättnad. Denna urvalsmetod har inte kunnat nyttjas inom ramen för detta arbete utan det har istället genomförts med de två utvalda fallen som presenteras nedan. Denna begränsning och de konsekvenser som detta medför för resultatet måste hållas i åtanke.

I fallstudien ingår kommunerna Höör och Östra Göinge. Kommunerna anses vara intressanta eftersom båda till stor del består av mindre orter och landsbygd samtidigt som de har olika geografiska och infrastrukturmässiga förutsättningar. Höörs kommun ligger nära tillväxtmotorerna i sydvästra Skåne och har två järnvägsstationer längs Södra stambanan. Östra Göinge ligger i nordöstra Skåne med de närmsta städerna Kristianstad och Hässleholm. Kommunen har inte heller någon järnvägstrafik vilket gör att all deras kollektivtrafik går på vägnätet.

Kollektivtrafik och dess förutsättningar är kontextberoende men kontrasten mellan de valda kommunerna kan ge en inblick i hur kontexten kan variera mellan olika kommuner. De varierande förutsättningarna och deras konsekvenser kan göra kommunerna i fallstudien relevanta i ett bredare kontext. Hur förutsättningarna skiljer sig mellan en kommun som angränsar till en storstadsregion och en som ligger lägre bort samt en kommun med järnvägstrafik och en utan.

3.1.1 Fall Höör Kommun

Höörs kommun är lokaliserad centralt i region Skåne, se figur 1. Det finns ett varierande naturlandskap med jordbruksmark i söder, skogsbygd i norr samt flertalet sjöar och vattendrag (Höörs kommun 2018a).



Figur 1 Karta över Skåne med Höörs Kommun markerad
(© OpenStreetMaps bidragsgivare 2022a)

Det bor totalt cirka 16 900 personer i hela kommunen (SCB 2021a) och av dessa bor drygt 13 000 i tätorten Höör vilket inkluderar de i hopväxta tätorterna Snogehall, Bokeslund-Bokehäll, Ljungstorp, Sätöfta, Nyby, Stanstorp, och Ormanäs. Höörs kommun anser dock att det är cirka 8500 som bor i vad de anser är Höörs tätort (Höörs kommun, 2020). Utöver tätorten Höör finns även Tjörnarp där det bor cirka 900 personer samt Snogeröd, Norra Rörum samt Jularp och Sjunnerup som alla har mellan 200 och 300 invånare (SCB 2021b).

Södra stambanan går genom kommunen och det finns två tågstationer, en i Höörs tätort och

en i Tjörnarp. De större vägförbindelser som går igenom kommunen är: E22 som passerar igenom den sydligaste delen, väg 23 som går från E22 igenom Höörs tätort och vidare norrut mot Hässleholm/Linköping samt väg 13 som går från Höörs tätort öster ut genom Hörby och vidare mot Ystad (Höörs kommun 2018a).

De största kollektivtrafikflödena i Höörs kommun går utmed Södra stambanan. Vid stationen i Höör gör Öresundståg mot Köpenhamn respektive Kalmar uppehåll samt Pågatåg mot Malmö, Ystad, Simrishamn respektive Kristianstad. Pågatågen mellan Malmö och Kristianstad gör även uppehåll i Tjörnarp. Två Expressbusslinjer passerar utmed E22 och gör ett uppehåll i kommunens södra del. Det finns även två regionbusslinjer: en mellan Höör och Hörby och en mellan Hörby och Eslöv. Utöver dessa finns fem ringbusslinjer som utgår från stationen Höör och kör slingor runt några av kommunens mindre tätorter (Höör Kommun 2022a)

Kommunen definieras enligt SKR:s kommungruppsindelning (2021) som en pendlingskommun nära större stad. År 2020 pendlade totalt 4956 människor från Höör varav de flesta pendlade till Malmö och Lund, följt av Eslöv, Hässleholm och Hörby. Det fanns även en inpendling på 1946 personer från främst Hörby, Eslöv och Hässleholm (Region Skåne 2022a). Även de flesta gymnasieeleverna i Höörs kommun pendlar till andra kommuner eftersom Höörs kommun endast har introduktionsprogrammen samt ett naturbruksgymnasium med riksintag för ungdomar med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (Höörs kommun 2022b). De flesta gymnasieeleverna pendlar till Lund följt av Hässleholm, Eslöv och Malmö (Höörs kommun 2018a).

3.1.2 Fall Östra Göinge Kommun

Östra Göinge kommun ligger i nordöstra Skåne, se figur 2, och består av ett varierande landskap med odlingslandskap i söder, småbrutet landskap med ädellövskog i mitten och början på den småländska barrskogen i norr (Östra Göinge 2019).

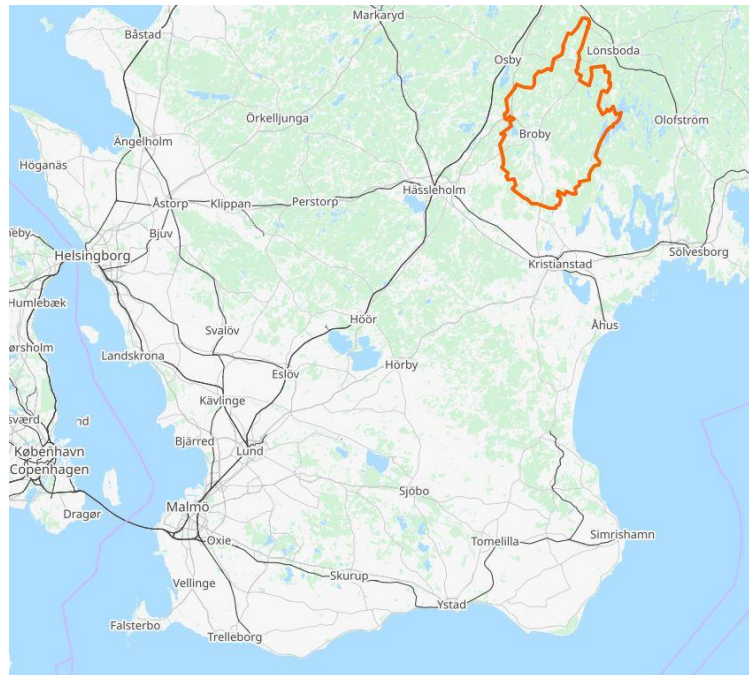
Det bor totalt cirka 15 000 personer i Östra Göinge kommun (SCB 2021a). Det finns ingen dominerande tätort som utgör en naturlig centralort utan det finns istället flera byar med varierande invånarantal. De är: Broby (3561 invånare), Knislinge (3382), Glimåkra (1550), Hanaskog (1483), Sibbhult (1408) samt Hjårsås och Immeln med några hundra invånare vardera (SCB, 2021b).

I sin översiktsplan identifierar kommunen identifierar flera viktiga stråk (Östra Göinge 2019). Inom kommunen går väg 19 som passerar igenom Hanaskog, Knislinge och Broby mellan Kristianstad och Osby samt väg 119 som går från Hässleholm igenom Broby mot Glimåkra.

Det finns ingen järnväg i kommunen utan de närmsta stationerna ligger i Kristianstad, Hässleholm samt Osby.

Det finns tre linjer som utgör det huvudsakliga kollektivtrafiknätet i kommunen. Det största kollektivtrafikflödet är linje 545 går utmed väg 19 mellan Kristianstad och Osby och gör uppehåll i Hanaskog, Knislinge och Broby. Linjen har mycket hög turtäthet och går som tätast i tiominuterstrafik. Linje 542 mellan Hässleholm, Broby och Sibbhult och går med relativt hög turtäthet samt linje 543 mellan Arkelstorp, Immeln, Hjårsås och Knislinge som har fem dubbelturer på vardagar. Utöver dessa finns även några mindre linjer (Östra Göinge 2019).

Kommunen definieras enligt SKR:s kommungruppsindelning (SKR 2021) som en pendlingskommun nära mindre stad/tätort vilket innebär att minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en annan mindre ort eller att minst 30 procent av den sysselsatta dagsbefolkningen bor i en annan kommun. År 2020 pendlade 3304 människor från Östra Göinge varav de flesta till Kristianstad, Hässleholm, Osby eller Älmhult. 1558 människor pendlade till Östra Göinge från främst Kristianstad, Hässleholm eller Osby (Region Skåne, 2022b). Utöver detta har Östra Göinge ingen egen gymnasieskola förutom introduktionsprogrammet utan nästan alla gymnasieelever pendlar till omkringliggande kommuner (Östra Göinge 2022)



Figur 2 Karta över Skåne med Östra Göinge kommun markerad (© OpenStreetMaps bidragsgivare 2022b)

3.2 Dokumentstudie

I den genomförda dokumentanalysen studerades dokument från Region Skåne, Höörs kommun och Östra Göinge kommun, se tabell 1. De regionala dokumenten som studerats är Skånes gällande utvecklingsstrategi samt transportförsörjningsplan, strategin för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och regionens mobilitetsplan. De kommunala dokumenten som studerats är Höörs och Östra Göinges översiktsplaner och trafikplaner samt Höörs trafikstrategi.

Tabell 1: Dokument som ingick i dokumentstudien

Titel	Upphov	Nivå
Det öppna Skåne 2030 – Skånes Utvecklingsstrategi	Region Skåne	Regional
Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2020–2030	Region Skåne	Regional
Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050	Region Skåne	Regional
Mobilitetsplan för Skåne	Region Skåne	Regional
Översiktsplan för Höörs Kommun – Utvecklingsdelen	Höör	Kommunal
Översiktsplan för Höörs Kommun – Hänsynsdelen	Höör	Kommunal
Trafikstrategi och trafikplan	Höör	Kommunal
Översiktsplan för Östra Göinge – platsen för Skånes gröna hjärta	Östra Göinge	Kommunal
Trafikstrategi – En strategi för ett hållbart resande	Östra Göinge	Kommunal

Utvecklingsstrategin har analyserats för att få en övergripande bild av regionens vision och då resterande dokument grundas på den. Transportförsörjningsplanen analyserades eftersom den innehåller regionens vision, mål och strategi för kollektivtrafiken. Strategin för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och regionens mobilitetsplan studerades för att få en bild av hur regionen avser att arbeta med trafiksystemet som helhet. Kommunernas översiktsplaner studerades för att få en översiktlig bild av kommunernas arbete och planering. Trafikplaner och trafikstrategin analyserades för att få en bild av kommunernas arbete med transportsystemet.

Enligt Gummesson (2004) bör målet vara att kondensera den stora mängden data för att skapa en förtätad form utan att mista det rika innehållet i dokumenten. För att åstadkomma detta lästes de utvalda dokumenten först igenom och vid upprepad läsning identifierades återkommande teman som togs upp i anslutning till kollektivtrafiken. Dessa teman delades sedan in i fem övergripande kategorier som kortfattat beskriver dokumentens innehåll. Teman och övergripande kategorier presenteras i tabell 3 som inleder dokumentstudien i resultatdelen. I dokument som specifikt rörde transporter har hela dokumenten studerats. I de dokument som hade ett bredare innehåll har de delar som berör transporter och kollektivtrafik lyfts ut och lästs i sin helhet. Därefter genomfördes en sökning på utvalda nyckelord för att hitta andra relevanta delar. Dessa nyckelord är: kollektiv, transport, kommunikation, förbindelse, infrastruktur, järnväg, buss, färdmedelsfördelning, pendl, landsbygd, omland, social.

3.3 Intervjustudie

Intervjustudier kan vara både kvalitativa och kvantitativa (Bryman 2002). Kvantitativa intervjuer är strukturerade medan kvalitativa brukar vara ostrukturerade eller semi-strukturerade. Kvalitativa intervjuer utgår från de intervjuades ståndpunkter vilket lämpar sig för frågeställningarna i denna studie. Om det finns ett relativt tydligt fokus i undersökningen med specifika frågeställningar som ska besvaras samt en vilja att jämföra de utförda intervjuerna rekommenderas den semi-strukturerade intervjun (Bryman 2002).

Semi-strukturerade intervjuer utgår från någon form av intervjuguide som innehåller de områden eller frågeställningar som berörs under intervjun. Det är viktigt att frågorna i intervjuguiden inte utformats på ett sådant sätt att de hämmar intervjupersonens svar utan att de fritt kan uttrycka sina åsikter (Bryman 2002). I den genomförda intervjustudien baseras utformningen av intervjuguiden på de specifika teman som identifierats under dokumentstudien, se bilaga 1. Dessa teman har lagt grunden till de frågor som ställts under intervjuerna men den flexibla naturen av en semi-strukturerad intervju har utnyttjats då nya följdfrågor dök upp eller frågorna ställts i en annan ordning.

Eftersom studien inriktar sig på hur de mindre kommunerna ser på kollektivtrafiken så har fokus lagts på att intervjua tjänstepersoner från dessa framför intervjuer med tjänstepersoner på regional nivå. Tjänstepersoner som arbetar med kollektivtrafiken på något sätt intervjuades i båda kommunerna men för att eftersträva en bredare förståelse för kollektivtrafikens betydelse så har inte enbart tjänstepersoner som är direkt insatta i arbetet med den intervjuats. Från både Höör och Östra Göinge kommun har tjänstepersoner som arbetar eller har arbetat med integreringsfrågor i kommunen intervjuats för att få deras perspektiv på hur kollektivtrafiken påverkar olika grupper. Intervjupersonernas benämning, yrkesroll samt den kommun de är verksamma i listas i tabell 2 nedan.

Tabell 2: Informanterna, deras yrkesroll, verksam kommun samt hur intervjun genomfördes.

Benämning	Yrkesroll	Kommun	Typ av möte
A	Samhällsplanerare	Höör	Videomöte
B	Integrationsstrateg	Höör	Videomöte
C	Samhällsbyggnadschef	Östra Göinge	Videomöte
D	Verksamhetsutvecklare	Östra Göinge	Telefon
E	Strateg	Östra Göinge	Videomöte

Rekryteringen av intervjupersoner har skett genom att mejla personer på relevanta delar av kommunernas hemsidor. Snöbollsmetoden användes sedan där intervjupersonerna rekommenderade ytterligare tjänstepersoner för intervjuer. När intervjupersonerna kontaktades bifogades även ett informationsbrev som beskrev studiens syfte och etiska riktlinjer, se bilaga 2.

Intervjuerna spelades in med de deltagandes godkännande för att sedan transkriberades. Enligt Bryman (2002) bör kvalitativa intervjuer om möjligt transkriberas eftersom det finns ett värde inte bara i vad intervjuobjekten svarar utan även hur de svarar. Utöver detta anser Bryman (2002) att intervjuaren inte bör distraheras av att föra precisa anteckningar under intervjun.

4 Resultat

Återkommande teman i de studerade dokumenten identifierades samt delades in övergripande kategorier, vilka kan ses i tabell 3 nedan. Dokument- och intervjustudien följer de övergripande kategorierna.

Tabell 3: Identifierade teman och kategorier

Tillväxt och regional utveckling	Ojämn ekonomisk utveckling
	Delad arbetsmarknad
	Binda samman Skåne
	Regionförstoring
	Pendlingsmöjligheter
	Koppla omland till tillväxtmotorer
	Stärka helheten
	Stråk
Social hållbarhet och tillgänglighet	Fysisk planering
	Tillgänglighet till arbete, utbildning och service
	Hälsa
	Tillgänglighet för de utan bil
	Attraktiva miljöer
	Offentliga rum
	Jämlikhet och jämställdhet
	Tillgång till natur
Samverkan	Samverkan på olika nivåer (nationell, regional, lokal)
	Samverkan mellan olika planeringsområden
	Mellankommunal samverkan
Planering och utveckling av kollektivtrafiken	Bebyggelseplanering
	Attityd- och beteendepåverkan
	Samordning
	Självstyrda fordon
	Hela-resan perspektiv
	Pendelparkering
	Alternativa drivmedel (el, biogas mm.)
	Superbusskoncept/regional BRT
Målsättningar	Marknadsandelar
	Färdmedelsfördelning
	Målsättningar som varierar med förutsättningar
	Geografisk tillgänglighet
	Fysisk tillgänglighet
	Kommunala inriktningar

4.1 Region Skåne

”För att utveckla ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Skåne med god tillgänglighet till arbete, fritidsaktiviteter, service, natur, rekreation, handel, familj och vänner behövs ett utvecklat hållbart transportsystem.”

(Region Skåne 2017a, s. 3)

4.1.1 Dokumentstudie

4.1.1.1 Tillväxt och regional utveckling

Kollektivtrafikens roll för den regionala utvecklingen lyfts ofta i dokumenten. Ett hållbart transportsystem med människor och gods som förflyttas inom och genom Skåne beskrivs som en förutsättning för tillväxt (Region Skåne 2017b). I trafikförsörjningsprogrammet står att kollektivtrafiken är ett verktyg för att skapa ett Skåne med en fungerande arbetsmarknad samt att ett hållbart och effektivt resande är en förutsättning för tillväxt och välfärd i regionen (Region Skåne 2020b).

En återkommande aspekt som lyfts i de regionala dokumenten är den ojämna ekonomiska utvecklingen i Skåne. Arbetsmarknaden beskrivs som delad där de stora tillväxtmotorerna, Malmö, Lund och Helsingborg alla ligger i de västra delarna av regionen (Region Skåne 2020b). Det är även i de sydvästra delarna av regionen som den främsta sysselsättningstillväxten sker (Region Skåne 2020a). För att öka tillväxten i nordvästra Skåne har därför Hässleholm och Kristianstad gemensamt pekats ut som en potentiell tillväxtmotor (Region Skåne 2017b).

Samspelet mellan tillväxtmotorerna, de regionala kärnorna, de mindre orterna samt deras omland beskrivs som avgörande för att skapa en attraktiv region med god konkurrenskraft (Region Skåne 2017b). Tillväxtmotorer ska öka konkurrenskraften i hela regionen, de regionala kärnorna ska utvecklas efter sina förutsättningar och bidra mer till utvecklingen i sitt omland och i hela Skåne (Region Skåne 2020a). Utvecklingsstrategin (2020a) tar även upp att landsbygden inte endast ska ses som kontrast till det urbana utan även ”som en självständig och central drivkraft” (s. 26)

Transportinfrastrukturen och kollektivtrafikens roll i det delade Skåne och dess potential i att binda samman Skåne förekommer frekvent i de regionala dokumenten. Strategin för hållbart resande (Region Skåne 2017b) beskriver en paradox där arbetslösheten i regionen är hög samtidigt som det finns en stor efterfrågan på arbetskraft och förklarar att detta delvis beror på de dåliga kommunikationerna mellan östra och västra Skåne. Satsningar på kollektivtrafiken skulle därmed bidra till en mer sammanhållen arbetsmarknad i regionen (Region Skåne 2017b). Ett sammanhållet och mer effektivt utnyttjat transportsystem samt en tidsförtätning av regionen med goda möjligheter till pendling beskrivs öka möjligheten för bättre matchning på arbetsmarknaden (Region Skåne 2020b; Region Skåne 2017a). Utvecklingsstrategin slår även fast att Region Skåne ska verka för att utveckla den gemensamma arbetsmarknaden med andra sydsvenska regioner (Region Skåne 2020a).

4.1.1.2 Social hållbarhet och tillgänglighet

Sambandet mellan transportsystemet och social hållbarhet är återkommande i dokumenten. Infrastrukturens utformning beskrivs både kunna skapa och överbrygga barriärer i samhället (Region Skåne 2020b; Region Skåne 2017a). Infrastruktursatsningar beskrivs, enligt dokumenten, allt oftare som sociala investeringar (Region Skåne 2017b; Region Skåne 2020b). Genom att ha sociala aspekter i åtanke i arbetet med transportsystemet kan det bidra till ett minskat utanförskap vilket beskrivs som centralt för ett jämlikt och demokratiskt

samhälle (Region Skåne 2017a). Transportsystemet beskrivs även ha potential att påverka förutsättningarna för god hälsa, integration, jämlikhet, jämställdhet, trygghet och tolerans samt bidra till att jämna ut skillnader mellan och binda samman olika delar av Skåne (Region Skåne 2020b).

Kollektivtrafiken ses som ett verktyg som kan användas för att påverka aspekter av social hållbarhet. Enligt strategin för ett hållbart transportsystem (Region Skåne 2017b) måste sociala aspekter för olika grupper i samhället finnas med under hela planeringsprocessen och av alla aktörer för att denna potential ska kunna utnyttjas (Region Skåne 2017b).

Tillgänglighetsbegreppet är vanligt förekommande i dokumenten och används ofta i relation till social hållbarhet. I strategin för ett hållbart transportsystem (Region Skåne 2017b) står att utformningen av infrastruktur kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas.

Enligt strategin för ett hållbart transportsystem (2017b) måste alla transportslag och trafiksystemet som helhet utformas så att alla resenärer, med olika förutsättningar och behov, kan utnyttja det. I trafikförsörjningsprogrammet (2020b) diskuteras funktionsnedsattas tillgänglighet utifrån regionens målsättning för anpassning av transportinfrastrukturen. Regionen skriver att de ska verka för att hela infrastrukturen och alla fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga oavsett funktionsnedsättning men att fokus initialt läggs på tillgänglighet för de med nedsatt rörelseförmåga. Vikten av att det ska finnas lättillgänglig information för nyanlända och besökare tas även upp som viktigt för tillgängligheten (Region Skåne 2017b).

Flera av dokumenten nämner även att tillgängligheten för de som inte har möjlighet att använda bil som en viktig aspekt av kollektivtrafiken. Att förbättra möjligheterna att resa kollektivt innebär att de som inte har råd eller möjlighet att köra får bättre tillgång till fler samhällsfunktioner och arbetstillfällen (Region Skåne 2017a). Ett exempel på en grupp som är begränsade i sitt val av färdmedel är barn och ungdomar. I regionens mobilitetsplan (2017a) är hållbart resande för barn och unga ett utpekat samverkansområde där de ska verka för barn och ungas tillgänglighet till relevanta målpunkter. Även äldre nämns som en grupp att ha i åtanke vid utformningen av transportsystemet i strategi för ett hållbart resande (Region Skåne 2017b). Tillgänglighet till utbildning samt arbete samt tillgång till bostäder beskrivs som betydande delar av regionens arbete för integrering. Goda transportmöjligheter inom regionen blir då viktiga och satsningar på kollektivtrafik ses som ett verktyg för att förbättra tillgängligheten och därmed bidra till integreringsarbetet (Region Skåne 2017b).

Även boende på landsbygden ska ha tillgång till service, goda kommunikationer, attraktiva boendemiljöer, mm. I den regionala utvecklingsplanen (2020a) uttrycks visionen att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela Skåne och att en del i detta arbete innebär att aktörerna i Skåne måste binda samman regionen med såväl fysisk som digital infrastruktur. Det står även att det ska finnas en tillgänglighet till en mångfald av olika livsmiljöer i hela regionen som ska stärkas genom arbete med den fysiska planeringen (ibid).

För att säkerställa en god geografisk tillgänglighet har Region Skåne (2020b) tagit fram vad de anser att ett busutbud av kollektivtrafik innebär beroende på orternas storlek.

- För en tätort på under 300 invånare innebär detta närtrafik med öppettiderna 09–14 på vardagar med en anropsstyrd dubbeltur om dagen.
- För tätorter på 300–999 invånare innebär detta linjer med öppettiderna 06–18 på vardagar och sju dubbelturer om dagen.
- Vid en tätortstorlek på 1000–3999 invånare anser region Skåne att ett busutbud innebär öppettiderna 06–22 på vardagar med tio dubbelturer om dagen samt att kollektivtrafiken på helgerna ska ha öppettiderna 08–18 med sex dubbelturer på lördagen och 5 dubbelturer på söndagen.

4.1.1.3 Samverkan

I dokumenten lyfts samverkan och samordning fram som centrala delar i arbetet med kollektivtrafiken i regionen. Samverkan inom och mellan relevanta aktörer beskrivs som nödvändig för att skapa ett hållbart transportsystem genom åtgärder som både ökar utbudet av hållbara resor och som ökar efterfrågan och användandet av dem (Region Skåne 2017a). Samverkan mellan region och kommuner beskrivs även som nödvändigt för att kunna identifiera problem och finna lösningar för målpunkter som ligger utanför större orter (Region Skåne 2020b).

Samverkansarbetet ska även ske mellan olika aktörer och på flera nivåer. Region Skåne (2020b) beskriver att de ska samverka med relevanta aktörer i arbetet för utvecklingen av kollektivtrafiken. Detta innebär utöver samarbetet med kommunerna exempelvis samverkan med andra regioner för länsöverskridande kollektivtrafik, Greater Copenhagen för landsöverskridande trafik samt med näringslivet för utvecklingsarbeten. Utöver dessa så nämns även de mellankommunala samverkansorganisationerna som MalmöLundregionen och Skåne Nordost som viktiga (Region Skåne 2020b).

Samordning mellan olika planeringsområden är även det frekvent i dokumenten. I strategin för ett hållbart transportsystem står det att infrastrukturplaneringen ska samordnas med bostadsförsörjning, kollektivtrafik, arbetsmarknadsförstoring, satsningar på forskning och utveckling samt med andra insatser som ska öka konkurrenskraften i det skånska näringslivet och exportnäringen (Region Skåne 2017b).

4.1.1.4 Planering och utveckling av kollektivtrafik

Generellt understryks att det finns ett samband mellan förutsättningar för hållbart resande och den fysiska planeringen. Dokumenten lägger stor vikt vid den flerkärniga ortstrukturen i Skåne och den beskrivs både som en gynnsam förutsättning (Region Skåne 2020b) och som Skånes styrka (Region Skåne 2017b). Dokumenten är överens om att för att få ut det mesta av den flerkärniga strukturen måste den stärkas med robust infrastruktur i prioriterade regionala stråk för att binda samman regionen (Region Skåne 2020a). För att flerkärnigheten ska utnyttjas optimalt står det i trafikförsörjningsprogrammet (Region Skåne 2020b) att tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna ska vara väl sammankopplade samt att övriga orter måste kopplas till minst en av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Detta ska enligt ge spridningseffekter av utveckling både i större städer och deras omland.

Vikten av strategisk placering av ny bebyggelse är en återkommande faktor i dokumenten. Placeringen av planerad bebyggelse nämns som ett sätt att maximera nyttan av både den befintliga transportinfrastruktur och framtida nyinvesteringar (Region Skåne 2017b). Bebyggelse som arbetsplatser, bostäder samt handel ska främst byggas där kopplingar till kollektivtrafiken redan finns (Region Skåne 2020a). Det finns idag ett stort behov av bostäder i Skåne och genom att bygga bostäder stationsnära förbättras förutsättningarna för kollektivtrafiken samtidigt som bostadsbyggandet skulle öka (Region Skåne 2017b; Region Skåne 2020b).

Fysisk planering och nyinvesteringar anses dock vara otillräckligt i arbetet med hållbara resor och att de måste kombineras med attityd- och beteendepåverkan. Påverkansarbete beskrivs som en viktig komponent som tillsammans med nyinvesteringar, kollektivtrafik och energieffektivisering ska minska utsläpp av växthusgaser från transporter i Skåne (Region Skåne 2017b; Region Skåne 2020b). I mobilitetsplanen (Region Skåne 2017a) påtalas vikten av påverkansåtgärder både för att utmana invanda resebeteenden genom att synliggöra nya resmöjligheter och för att stärka nyttan av det utbud av hållbara resealternativ som redan finns.

Ett specifikt exempel på utveckling av kollektivtrafik är det regionala superbusskonceptet som beskrivs i flertalet dokument. Konceptet innebär en samlad prioritering av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder samt förbättrad service och fordonsstandard. Stråken

som de regionala superbussarna ska gå i ska vara strukturbildande och syftar till att binda ihop orter med högre resandeflöden som är utan järnvägstrafik (Region Skåne 2020b; Region Skåne 2017b).

Bilens fortsatt viktiga roll i transportsystemen är något som återkommer frekvent även när kollektivtrafiken på landsbygden diskuteras i dokumenten. Främst handlar det att bilen även i framtiden kommer att vara viktig där det finns ett begränsat utbud av kollektivtrafik och där avstånden är för långa för att det ska vara rimligt att genomföra resan med cykel (Region Skåne 2020a). Utöver detta nämns även bilens roll för de som inte kan använda andra transportmedel (Region Skåne 2017b). Trots koncensus att biltrafiken även framåt kommer vara en central del av transportererna på landsbygden påpekas flera punkter för potentiell utveckling. Tillgängligheten till fossilfria bränslen och vikten av att laddningsinfrastrukturen för elfordon byggs ut framhålls som essentiella aspekter i arbetet för hållbara resor på landsbygden (Region Skåne 2017a).

En förbättrad sammankoppling mellan bil och kollektivtrafik framhålls som en potential för ett ökat hållbart resande på landsbygden. I trafikförsörjningsprogrammet (2020b) står det att tillgängliga och attraktiva pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken ska öka landsbygdens hållbara resande. Pendelparkeringar ska stärka bilens roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken. Framför allt in till de större städerna där inpendlingen är stor och det bedöms finnas potential att flytta över dessa resor från bil till kollektivtrafik (Region Skåne 2017b). Inpendlingen till tillväxtmotorerna bör genomföras med transportmedel med begränsat utrymmeskrav för att minska trängseln (Region Skåne 2017a). Generellt läggs en stor vikt i dokumenten vid att det ska finnas ett hela-resan perspektiv där goda kopplingar vid bytespunkter ska möjliggöra en attraktiv och enkel resa (Region Skåne 2020b; Region Skåne 2017b).

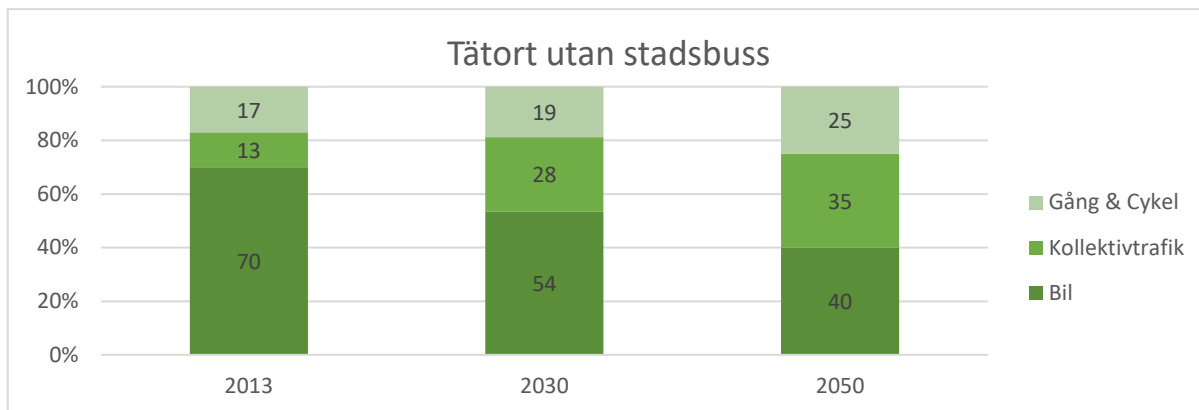
Samordning är ytterligare ett område som tillskrivs stor utvecklingspotential. Där det inte finns tillräckligt resandeunderlag kan samordning av skolskjuts, närtrafik och regionbuss vara ett kostnadseffektivt alternativ. Innovativa lösningar beskrivs ha möjlighet att förbättra förutsättningarna för samkörning i framtiden. En potentiell utveckling av mobilitetstjänster anpassade till landsbygdens förutsättningar omnämns i dokumenten och regionen skriver att de ska vara delaktiga i denna utveckling samt vara öppna för att testa nya tjänster (Region Skåne 2020b).

En utvecklingspotential som tas upp men beskrivs ligga längre fram i tiden är självkörande fordon. Dessa skulle förändra förutsättningarna och eventuellt vara ett framtida alternativ för kollektivtrafiken på linjer där förarens lön utgör en stor del av kostnaderna (Region Skåne 2020b; Region Skåne 2017b).

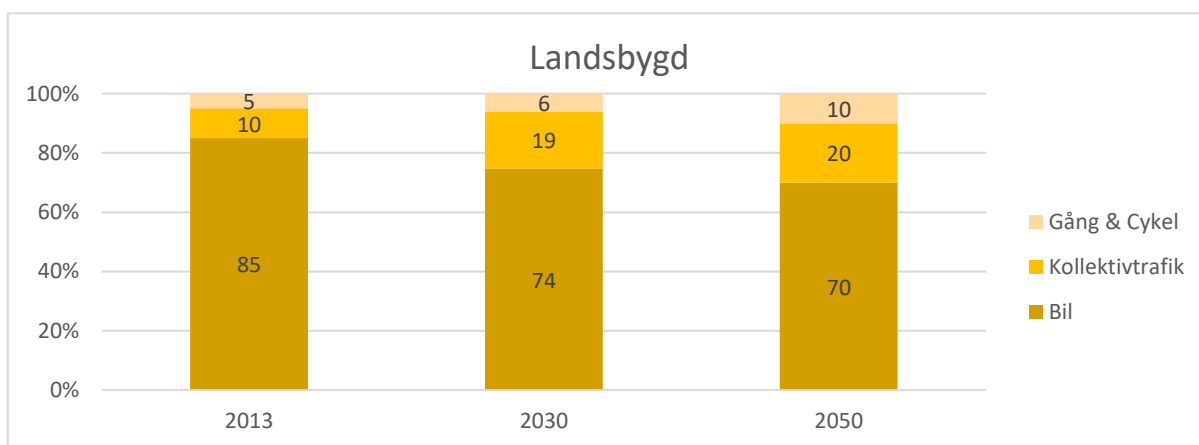
4.1.1.5 Målsättningar

De stora samhällsnyttorna som minskade utsläpp, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och hälsa uppstår när kollektivtrafiken plockar marknadsandelar av trafik med bil, motorcykel och moped. Region Skåne (2020b) har därför målsättningen att kollektivtrafiken till år 2030 ska utgöra 28 procent av alla färdmedel och 40 procent av alla motoriserade färdmedel i färdmedelsfördelningen.

Denna gemensamma målsättning för färdmedelsfördelning i Skåne har brutits ner i olika ambitionsnivåer beroende på de geografiska förutsättningarna. De stora tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg förväntas bidra mer än övriga tätorter med stadsbuss, tätorter utan stadsbuss och landsbygden (Region Skåne 2017b). Färdmedelsfördelningen från resandeundersökningen 2013 samt de målsättningarna för färdmedelsfördelningen 2030 samt 2050 för tätorter utan stadsbuss samt landsbygden redovisas i figur 3 och 4 nedan (Region Skåne 2017b; Region Skåne 2020b).



Figur 3 Färdmedelsfördelningen från resvaneundersökningen 2013 samt målsättningar till år 2030 och 2050 för tätort utan stadsbuss



Figur 4 Färdmedelsfördelningen från resvaneundersökningen 2013 samt målsättningar till år 2030 och 2050 för landsbygd

Det finns ytterligare målsättningar för färdmedelsfördelningen till år 2050 där målsättningarna bryts ner beroende på resornas längd eller resans ärende. För kortare resor är målsättningen att aktiva färdmedel ska dominera och att kollektivtrafik och till viss del biltrafik tar över vid längre resor (Region Skåne 2017b). Målsättningen beroende på resornas ärende visar att regionen vill förändra färdmedelsfördelningen för tjänsteresor, serviceresor och fritidsresor så att andelen bilresor minskar och andelen kollektiva och aktiva resor ökar. Färdmedelsfördelningen för resor till studier är dock relativt konstant eftersom de dominerande färdmedlen redan är kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik.

Det finns även en målsättning som berör den geografiska tillgängligheten i Skåne (Region Skåne 2020b). Denna målsättning är att öka andelen skåningar som kan ta sig till sitt arbete till fots, med cykel och kollektivtrafik. Mätbara målsättningar är:

- Att minst 92 procent av alla i Skåne ska erbjudas minst tio möjligheter att resa till en tillväxtmotor inom 60 minuter med kollektivtrafiken varje vardag
- Att minst 92 procent av alla i Skåne ska erbjudas minst tio möjligheter att resa till en tillväxtmotor eller regional kärna inom 45 minuter med kollektivtrafiken varje vardag

Den långsiktiga målsättningen kring fysisk tillgänglighet är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. I trafikförsörjningsprogrammet sätts två mål upp till år 2030. Det första är att 95 procent av hållplatserna på det statliga vägnätet med fler än 10 påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Den andra är att 95 procent av hållplatserna på det kommunala vägnätet med fler än 15 påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning (Region Skåne 2020b).

Övriga målsättningar i trafikförsörjningsprogrammet är kundnöjdhet, klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska (Region Skåne 2020b).

4.2 Höörs Kommun

”Kollektivtrafikens utveckling är utan tvekan intimt sammankopplad med kommunens utveckling som helhet”

(Höörs Kommun 2012, s. 20)

4.2.1 Dokumentstudie

4.2.1.1 Tillväxt och regional utveckling

Kommunen tillskriver i dokumenten kollektivtrafiken som essentiell för kommunens framtida utveckling. Goda förbindelser inom och över kommungränserna beskrivs som en förutsättning för att kommunen ska utvecklas (Höörs kommun 2018b). Stor vikt läggs vid förbindelserna mellan Höör och tillväxtmotorer och andra regionala kärnor. Tillväxten i Höör beskrivs i översiktsplanen som en effekt av utvecklingen i Malmö, Lund och Köpenhamn (Höörs kommun 2018b). I synnerhet är det Södra stambanan som beskrivs som viktig för kommunens utveckling med tågförbindelser till Lund, Malmö och Hässleholm som ger tillgång till en större arbetsmarknadsregion för kommunens invånare (Höörs kommun 2012).

Skånes flerkärnighet diskuteras även i Höörs översiktsplan (Höörs kommun, 2018b) och den beskrivs även där som en av regionens styrkor. Dokumentet beskriver dessutom Höörs centrala läge i flerkärnigheten som en av kommunens viktigaste förutsättningar för långsiktigt positiv utveckling. För att dra nytta av det ska den flerkärniga ortstrukturen vara tätt sammankopplad med ett väl fungerande kollektivtrafiksystem där det finns hållbara resmöjligheter till utbildning, arbete samt fritidsaktiviteter (Höörs kommun 2018b).

I kommunens översiktsplan (Höörs kommun 2018b) tas målbilden för det mellankommunala samarbetsorganet MalmöLundregionen upp. Enligt den ska Köpenhamn år 2035 ska vara tillväxtmotorn i norra Europa och alla delar av MalmöLundregionen ska bidra till regionens attraktionskraft. Vidare står det att goda kommunikationer ska göra Höör som till en stadsdel i Lund, Malmö eller Kristianstad. Samtidigt har kommunen i sitt utvecklingsarbete identifierat sig som en småstad i en storstadsregion och är besluten att hålla fast vid detta i framtiden.

Kommunen beskriver hur Höör ska utvecklas som en kärna för sitt omland och att utbytet mellan småstaden och omlandet är centralt. Befolkningen på landsbygden är viktig för verksamhet, service och arbetsplatser i småstaden samtidigt som många väljer att bo i småstaden på grund av närheten till omlandet och dess kvaliteter. Kollektivtrafik ska knyta byarna och landsbygden till utbudet av service och kultur i Höör men det ska också vara enkelt att ta del av naturupplevelser (Höörs kommun 2018b). En stor del av de kollektiva transporterna inom kommunen består av ringbussystemet. I kommunens trafikstrategi och trafikplan (2012) nämns ringbussarna som en av kommunens styrkor men att antalet avgångar lågt på vardagar och mycket lågt på helger

4.2.1.2 Social Hållbarhet och Tillgänglighet

Översiktsplanen (Höörs kommun 2018a) beskriver ett tydligt samband mellan social hållbarhet och fysisk planering och tar upp möjligheten att använda den ena för att påverka den andra. Bland annat står det att den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för ”mer jämlika vardagsvillkor och mer jämlik tillgänglighet till gemensamma platser och resurser i närmiljön, i kommunen och i regionen” (Höörs kommun 2018a, s. 22). Vidare står att det är många faktorer i den fysiska miljön som påverkar människors hälsa och sociala situation och att det därför är viktigt att ha ett holistiskt synsätt för att se den fysiska planeringen som en helhet. Ett exempel på en åtgärd inom fysisk planering som kan minska skillnader i hälsa är utökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Offentliga rum beskrivs i översiktsplanen som viktiga för social hållbarhet. Där kan människor med olika bakgrund träffas för både spontana och planerade möten. Avstånden mellan grupper beroende på demografi, socioekonomi och etnicitet ska upplevas som korta och det ska finnas en ömsesidig förståelse. Enligt översiktsplanen är det en del av kommunens arbete att skapa platser där invånarna möts och delar vardagsliv. Exempel på några av de mest besökta platserna i människors vardag är kopplade till kollektivtrafiken. Kommunen skriver att genom att öka vistelsekvalitéerna på stationer och busshållplatser kan de spela en större roll i samhället (Höörs kommun 2018b).

Vikten av kommunikationer inom kommunen tas upp flera gånger. Översiktsplanen (Höörs kommun 2018b) belyser behovet av kopplingar mellan olika delar av kommunen för gång- och cykeltrafikanter samt för kollektivtrafikresenärer. En del av att stärka dessa kopplingar är att åtgärda och motverka barriärer. Bland annat nämns de större vägarna 13 och 23 samt järnvägen som tydliga barriärer. Eventuella barriäreffekter av en ny stambana beskrivs också som viktiga att ha i åtanke.

Tillgängligheten till naturområden och andra målpunkter ska enligt kommunen förbättras. Kommunen vill utveckla strategiskt placerade angoringspunkter i landskapet som helst ska vara lätta att nå med både kollektivtrafik och cykel. Vägvisning från hållplatser till dessa punkter är en del av arbetet. Kommunen skriver även att målpunkter för besöksnäring som Skånes djurpark och Bosjökloster ska ha god tillgänglighet med både cykel, kollektivtrafik och bil för att utvecklas. (Höörs kommun 2018b).

En jämnlighetsaspekt som lyfts är den ojämna könsfördelningen av människors resebeteende. Översiktsplanen (2018a) lyfter att kvinnor generellt sett reser mer med kollektivtrafik, cykel och till fots medan män generellt använder bilen i högre utsträckning. När män och kvinnors körbeteende jämförs tenderar män att köra längre sträckor medan kvinnor ofta kör kortare etapper för inköp och barnhämtning. Utveckling av kollektivtrafik beskrivs därför som viktig för jämnlighetsarbetet (Höörs kommun 2018b).

Barn och ungas rörlighet tas även upp i översiktsplanen. Kollektivtrafiken är en förutsättning för att ungdomar i Höör ska kunna ta sig till gymnasieskolor då majoriteten pendlar till andra orter (Höörs kommun 2018a). Möjligheten att använda hållbara transportmedel är även viktig för barn och unga som är beroende av vuxna för att bli skjutsade med bil, vilket påverkar deras rörlighet (Höörs kommun 2018b).

4.2.1.3 Samverkan och planering

Samverkan är återkommande även i kommunala dokument. I trafikstrategin och trafikplanen (Höörs kommun 2012) skriver kommunen att de har begränsad möjlighet att påverka trafiksystemets olika nivåer då de varken är väghållare på det statliga vägnätet eller trafikhuvudman för kollektivtrafiken. De måste därför arbeta med dialog och samverkan för att möjliggöra ett förändringsarbete samt bibehålla nuvarande kvaliteter. Dokumentet beskriver även lokala åtgärder som otillräckliga i arbetet mot ett hållbart transportsystem eftersom det krävs att verktyg från olika nivåer samverkar och att satsningar samordnas för att åstadkomma förändringar.

I översiktsplanen (Höörs kommun 2018b) står det också att arbetet med hållbar stadsutveckling kräver samarbete mellan på nivåer, från nationellt till lokal, samt dialog med medborgare och näringsliv. Samverkan med Trafikverket och region Skåne samt det mellankommunala samarbetet i MalmöLundregionen tas flera gånger upp i översiktsplanen. Samverkan mellan kommunen och lokala föreningar i byarna nämns också som en viktig del i byarnas utveckling.

Samverkan mellan olika yrkesgrupper beskrivs också som en förutsättning i arbetet med trafikstrategin där sambandet mellan markanvändning, bebyggelse, trafiksystemet och människors val av transportmedel är centralt (Höörs kommun 2012).

4.2.1.4 Planering och utveckling av kollektivtrafiken

Mycket av kommunens planering när det kommer till kollektivtrafiken handlar om att förbättra förutsättningarna för den genom lokalisering av ny bebyggelse. I översiktsplanen (Höörs kommun 2018b) skriver kommunen att ny bebyggelse ska ske där det finns ett gott utbud av kollektivtrafik, cykelstråk och service. Prioriteringen av stationsnära bebyggelse ska ge en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur. Hur bebyggelsen ska utformas beror på dess avstånd från stationen där både bostäder samt personalintensiva arbetsplatser ska placeras stationsnära för att öka resandeunderlaget. Genom att bygga så att fler har nära till de viktigaste trafiknoderna ska både tillgängligheten och miljön förbättras (Höörs kommun 2018b).

Kommunen skriver även att de ska verka för högklassig kollektivtrafik till kärnan och transportnoderna vilket beskrivs som avgörande för kommunens utveckling. Kommunen ska göra detta genom att i dialog med Trafikverket och Region Skåne verka för att standard, turtäthet och punktlighet i kollektivtrafiken förbättras till Höör och Tjörnarps samt Rolsberga (Höörs kommun 2018b).

En av kommunens strategier för kollektivtrafikens utveckling är även att knyta byar, landsbygd och besöksmål till transportnoderna. Kommunen vill att busshållplatser, linjer samt turtäthet ska förbättras successivt samtidigt som de skriver att innovativa lösningar för trafiken på landsbygden ska sökas (Höörs kommun 2018b).

Kommunen vill att transportnoderna ska utvecklas så att de förenklar vardagen för de pendlare som passerar igenom dem. Noderna ska utformas med ett hela-resan perspektiv där de bör kompletteras med andra servicefunktioner samt att det ska vara enkelt att byta transportmedel. Utöver detta ska stationsområdet även utvecklas som mötesplats genom att kontinuerligt utveckla tillgänglighet, trygghet, service och utformning. (Höörs kommun 2018b).

Kollektivtrafikens del av en resa som består av flera olika färdmedel kommer upp flera gånger i dokumenten. De skriver bland annat att byten mellan cykel och kollektivtrafik ska ske smidigt (Höörs kommun 2018b) och att de identifierat ett behov av fler och bättre cykelparkeringar vid busshållplatser i kommunen (Höörs kommun 2018a). Även pendelparkeringar för bilar nära transportnoder diskuteras ingående i dokumenten.

Eftersom kommunen till stor del består av flera mindre byar samt mycket landsbygd förväntar sig kommunen att bilen kommer att ha en fortsatt centrala roll. De skriver även om att utbudet av fossilfria eller alternativa drivmedel ska öka (Höörs kommun 2012; Höörs kommun 2018b). Dokumentet lyfter tillgången till pendelparkering som viktig för att möjliggöra anslutningsresor för de som inte bor inom tätorten eller inte kan ta sig till tåget till fots eller på cykel (Höörs kommun 2012).

Kommunen ser pendelparkeringarna som viktiga för att uppmuntra fler att välja hållbara transportmedel. De tar dock upp problemet att bilparkeringarna tar upp en stor del av den stationsnära marken där de vill utveckla bebyggelsen. Kommunen skriver att varje reduktion av antalet parkeringsplatser riskerar att uppfattas som en försämring för tågpendlare och diskuterar flera alternativa lösningar som att verka för att fler ska gå eller cykla till stationen, införa parkeringsavgifter eller att eventuellt bygga ett parkeringshus (Höörs kommun 2018b). I trafikstrategin (2012) nämns dock en undersökning av parkerade bilar vid stationen som visade att majoriteten av bilägarna hade en bostadsadress inom Höörs tätort.

Kommunen skriver även att de ska arbeta med mobility management, det vill säga verka för ändrade resebeteenden genom attityd- och beteendepåverkan, som en del av deras arbete inom strategin för att utveckla MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion (Höörs kommun 2018b).

4.2.1.5 Målsättningar

Höors kommuns målsättningar utgår ifrån den regionala utvecklingsstrategin samt MalmöLundregionens målbild (Höors kommun 2018b). De skriver även att Region Skånes målsättning att uppnå 40 procent marknadsandelar av den motoriserade trafiken i regionen samt att målsättningen för färdmedelsfördelningen i tätort utan stadsbuss stämmer väl överens med kommunens planering (Höors kommun 2018a).

I trafikstrategin och trafikplanen (2012) har kommunen identifierat inriktningar istället för målsättningar att arbeta mot. Denna distinktion har gjorts då inriktningarna inte är mätbara. Inriktningarna är: tydligare trafiksystem, stärkt förutsättningarna för kollektivtrafiken, minskad miljöpåverkan, ökad samverkan, effektiv planering, förbättrat trafikbeteende samt tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem.

4.2.2 Intervjustudie

4.2.2.1 Tillväxt och regional utveckling

Kollektivtrafiken beskrivs av båda informanterna som väldigt viktig för Höör och en av kommunens styrkor. Den beskrivs som ”viktig för att Höör ska kunna växa och kunna växa hållbart” (informant A). Höör är en pendelkommun med mycket utpendling och en del inpendling. Läget vid Södra stambanan säkerställer kopplingar både söderut mot Malmö och Lund samt norrut mot Hässleholm och Kristianstad. Enligt samma informant är det många som väljer att bosätta sig i Höör på grund av de goda förbindelserna.

Tågtrafiken har dock försämrats något för Höors tätort. Tidigare stannade alla Öresundståg som skulle mot Hässleholm, Kristianstad och vidare mot Blekinge i Höör. Detta drogs enligt en av informanterna in för att för att spara några minuter av restiden mellan de större städerna. Informanten anser det är en felprioritering som missgynnar Höör och att Skånetrafiken kan ha lite väl mycket av ett storstadsfokus.

En av informanterna tar även upp kommunens läge mitt i Skåne som en av kommunens styrkor. Det är, enligt samma informant, i Höör som naturen i Skåne börjar med goda värden för rekreation med sjöar och skog. Detta lockar dels nya invånare som vill bo naturnära men det är även en möjlighet för besöksnäringen i kommunen.

Återinvigningen av tågstationen i Tjörnarps tas upp som ett lyft för både orten och kommunen som helhet. Enligt en informant ger tågstationen i Tjörnarps kommunen möjlighet att växa i ett kollektivtrafiknära läge även utanför Höors tätort. Kommunen vill att folk ska bosätta sig i Tjörnarps för att de ser att det går att resa och leva hållbart där. Det har dock skett en något negativ trend för serviceutbudet i Tjörnarps då både mellanstadieskolan och biblioteket har lagts ned. Att det nu stannar tåg beskrivs en positiv utveckling för orten och sedan invigningen i slutet av 2014 har det börjat ske en ny typ av inflytning. Det är ganska mycket före detta malmö- och lundabor samt barnfamiljer som nu väljer att flytta till Tjörnarps på grund av att det finns relativt bra kommunikationsmöjligheter. Informanten tar även upp att anledningen till att folk väljer att flytta till Tjörnarps förändrats sedan återinvigningen. ”Flyttade man dit för tio år sedan så var det ju inte på grund av tågen för då var ju tågen mer av en belastning för det brände förbi massa tåg som inte stannar men nu är det lite annan syn” (informant A).

4.2.2.2 Social Hållbarhet och Tillgänglighet

Informanterna beskriver kollektivtrafiken som mycket viktig även när det kommer till sociala aspekter. En av informanterna nämner fysisk tillgänglighetsanpassning men säger ”för mig handlar det nog mest om utbudet och att det finns möjlighet för folk att resa även om man inte har, människor som inte kan köra eller har tillgång till bil” (informant A).

Enligt en av informanterna fanns det en idé om att de nyanlända skulle bosättas runt om i kommunen. Detta för att främja integration och motverka segregation. Informanten säger att grundtanken med detta var god men att det även skapade problematik för den här gruppen att bo på landsbygden eftersom de är otroligt beroende av kollektivtrafiken. Människor i den målgrupp informanten arbetar med är nya i landet och ofta är de utan körkort eller tillgång till bil. Studerar de fortfarande eller är utan arbete och lön så påverkas de även väldigt mycket av kostnaden. Enligt informanten finns många aspekter när man jobbar för en god integration som att bygga nätverk, ta sig in på arbetsmarknaden, slutföra studier. Kollektivtrafiken blir central för att människor ska ha en tillgång till detta, framför allt för de som inte bor centralt i Höör.

Ett tillgänglighetsproblem som båda informanterna tar upp är de begränsade tider som det går att resa med kollektivtrafiken och att det finns ett starkt fokus på skola och traditionell arbetspendling i tidtabellerna. Den ena informanten nämner att tågtrafiken har en mycket begränsad natttrafik till Höör, både på helger och andra veckodagar. Den andra informanten säger att för många personer som hen jobbar med fungerar kollektivtrafiken i Höör väldigt bra så länge de bor så att de själva kan ta sig till tågstationen i Höör eller Tjörnarps. Det är värre för de som bor utanför tätorterna och är beroende av busstrafiken. De kan bli helt utan några kommunikationer på helgerna vilket gör att de är i princip fast från varje fredag eftermiddag till måndag morgon. Informanten tar upp exempel då detta skapat en otrygghet och en oro för hur de ska göra om det händer något på helgen och om de måste ta sig någonstans. Dessutom hindrar det folk att utträta ärenden eller aktiviteter på helgerna.

Begränsade avgångstider för bussarna på veckodagarna beskrivs även det som ett problem då de ofta slutar gå rätt tidigt. En informant tar här upp att nyanlända verkligen måste skynda sig och anstränga sig för att inte missa den sista bussen för de har ofta inget alternativ, ”man har inte ett kontaktnät som har bil, utan som nyanländ, de personerna man känner är oftast personer i samma situation. Vilket gör att då finns det liksom inga alternativ att ta sig hem på något sätt” (informant B). Ytterligare problem kan uppstå när bussresan är en del av en anslutningsresa. Bor man så att man måste ta bussen i Höör så blir det ett extra steg som kan ställa till problem. Informanten tar upp att det kan vara svårt att nyttja sena tider till exempelvis vårdbesök i andra orter än Höör eftersom de sedan måste hinna ta både tåget till Höör och sedan en anslutande buss innan de slutar gå. ”Det har ju absolut varit så att det påverkat vissa människors möjlighet att besöka läkaren, tandläkaren eller så, sådana viktiga mötestider ändå, på andra orter” (informant B).

Båda informanterna tar upp att de begränsade avgångstiderna i busstrafiken även påverkar ungdomars möjligheter att umgås med vänner och delta i fritidsaktiviteter efter skolan. Den ena informanten uttrycker att det är orättvist och ojämnt att ungdomars möjligheter att delta i aktiviteter efter skolan begränsas till de som har föräldrar som kan skjutsa dem. Den andra informanten beskriver hur begränsande det är och säger ”ditt liv blir begränsat till att du kan gå i skolan och sen inte så mycket mer” (informant B).

Även gymnasieungdomar pekas ut av som en grupp som är beroende av kollektivtrafiken. Höör har inte någon egen gymnasieskola utöver introduktionsprogrammen så nästan alla gymnasieelever pendlar till någon annan kommun. En av informanterna tar upp att deras skolkort till kollektivtrafiken endast gäller under skoltid vilket begränsar elevernas möjligheter att vara kvar och umgås med vänner i andra kommuner samt delta i fritidsaktiviteter eftersom de måste ta tåget hem direkt efter skoldagen.

Generellt sätt uttrycker båda informanterna att det idag är svårt att vara beroende av kollektivtrafiken för de som bor utanför tätorterna Höör eller Tjörnarps. En av dem säger att förbättringar skulle vara senare avgångar på vardagarna så att barn och ungdomar skulle kunna delta i fritidsaktiviteter och träffa vänner. En annan förbättring vore avgångar på helgerna så att det även finns någon form av tillgänglighet på helgerna.

En av informanterna tar upp kostnaden för att resa mellan tågstationerna i Höör och Tjörnarp som problematiskt. När Skånetrafiken gjorde om taxesytemet så klassades resor däremellan som en mellanzon och priset dubblerades. Informanten anser att det är dyrt för Tjörnarpborna att ta sig till Höör med tåg och tar upp att det finns andra exempel på samma avstånd där den lägre taxan används.

4.2.2.3 Samverkan och planering

Enligt en av informanterna är det främst busstrafiken som de kan vara med att påverka. Kommunen har en ganska tät dialog med Skånetrafiken och bussentreprenören där kommunen kan vara med och påverka. Det är lättare med busstrafiken eftersom det finns linjer med regionalbussar som enbart kör i Höörs kommun. De utgår från stationen i Höör och kör runt i slingor för att hämta upp passagerare innan de återvänder till stationen. Informanten beskriver en bra dialog med Skånetrafiken och operatörerna om hur de ska prioritera.

När det kommer till tågtrafiken däremot uttrycker informanten det som att ”där har vi liksom inget inflytande, det är mer att vi får information” (informant A). På mötena med Skånetrafiken kommer det någon från tågsidan och berättar vad som händer med tågtrafiken och kommunens möjlighet till dialog sker mer via att de får yttra sig i de regionala planerna som Region Skåne tar fram. Enligt informanten har kommunen möjligheten att yttra sig och säga vad de tycker är viktigt men att de samtidigt känner att de har ett begränsat inflytande över den planeringen. Ett exempel på kommunens begränsade inflytande på tågtrafiken är att Öresundstågen mot Blekinge inte längre stannar i Höör. Detta innebär enligt informanten en försämring då det inte längre går att åka till Kristianstad utan att byta i Hässleholm. Det blir dessutom ett färre stopp i timmen i Höör och en lucka i tidtabellen då tåget inte stannar.

Det finns därför ett behov att samarbeta med andra kommuner för att försöka öka inflytandet över regionala och nationella planer. Enligt en av informanterna så är de till exempel ganska eniga med Eslövs kommun om utbyggnaden av nya stambanan mellan Lund och Hässleholm. Höör anser att den bör ske i den befintliga stambanans sträckning och inte i Trafikverkets föreslagna korridor. Enligt informanten är de eniga med Eslöv eftersom de har samma förutsättningar och kommer att bli en transitkommun. Eslöv har dessutom samma problem med tågen som inte längre stannar och går direkt till Lund respektive Hässleholm utan att stanna i Eslöv och Höör. Informanten fortsätter med att säga ”om vi håller ihop har vi förhoppningsvis mer att säga till om än vi bara prata själva” (informant A).

Samverkan mellan olika delar av kommunen kommer också fram i intervjuerna. Den ena informanten som arbetar som integrationsstrateg kontaktade den andra om den problematik som fanns kring de begränsade avgångarna vilket ledde till att de lyfte fram en målgrupp och ett perspektiv som tidigare saknats i kollektivtrafikplaneringen. Att arbeta med kollektivtrafiken på ställen den varit bristfällig beskrivs som ett sätt att skapa en bättre tillvaro och bättre integration.

Samverkan mellan bebyggelseplanering och kollektivtrafiken tas också upp i relation till Tjörnarps utveckling. Kommunen har, precis som inne i Höör, tittat på vart inom två kilometer från stationen som kan bli lägen för ny bebyggelse. De har även pekat ut möjligheten att bygga tätare närmare stationen i form av flerbostadshus och likande.

4.2.2.4 Planering och utveckling av kollektivtrafiken

Tågtrafiken är mycket viktig för Höörs kommun så trots att kommunens inflytande på planeringen är begränsad så finns det mycket tankar och åsikter kring den. En av informanterna nämner flera aspekter kopplade till tågtrafiken som är utmaningar för kommunen. Att tågen går i tid, med jämna mellanrum och att det finns tillräckligt med kapacitet så att människor lätt kan ta sig till och från Höör beskrivs som viktiga aspekter. Mycket av det är saker kommunen inte råder över. Informanten säger att de gärna hade sett mer regelbunden tidtabell för tågtrafiken i Höör. Som det är nu kan det vara tre avgångar på

20 minuter och sedan 40 minuter utan någon avgång alls. Det är ännu värre på helger. Enligt informanten är detta för att Lund och Malmö prioriteras i planeringen.

Kommunen har även åsikter om den nya stambanan mellan Hässleholm och Lund. De anser, som tidigare nämnt, att utbyggnad bör ske i den existerande stambanans sträckning och inte den föreslagna korridoren som går igenom kommunens västra delar. Enligt en av informanterna ser kommunen behovet av ökad kapacitet på järnvägen som viktig och de anser även att oavsett om man bygger nya spår eller inte så måste det ske förbättringar på den befintliga banan.

Enligt en av informanterna jobbar kommunen mycket för fritidsresandet och ett bättre utbud för fritidsresor med mer turer på kvällar och helger. Detta beskrivs som viktigt eftersom Höörs kommun har naturområden och besökspunkter med många besökare på helger, även om det i nuläget är vanligare att man tar bilen dit. Bägge informanterna anser att det skulle behövas ett bättre utbud av bussavgångar i kommunen. En av dem tar upp att det skulle behövas fler avgångar utanför de vanligaste arbetstiderna och den andra anser att det borde finnas någon form av tillgänglighet även på helgerna.

Enligt ena informanten finns det även diskussioner om kommunen ska införa ungdomskort i kollektivtrafiken. Det skulle innebära att alla gymnasieungdomar får möjligheten att resa fritt i hela Skåne, också på kvällar och helger. De skulle inte tvingas hem direkt efter skoltid för att deras skolkort slutar gälla. Kommunen skulle köpa dessa från Skånetrafiken vilket är en kostnadsfråga. Informanten säger att kommunen vill förhandla med Skånetrafiken om de kan få exempelvis ett ökat turutbud om de köper utökade ungdomskort.

En av informanterna uttrycker att den förstår att det måste ske avvägningar är det kommer till kollektivtrafiken på landsbygden. ”om de bara är en person i Snogeröd tillexempel som är beroende av kollektivtrafiken, hur hanterar vi det? Vi kan ju inte ha liksom jättemånga avgångar, och sent på kvällen och helger bara för att det är en person där. Det blir ju en gigantisk kostnad, det kan jag ju verkligen förstå” (informant B). Hen fortsätter att eftersom det är väldigt vanligt att boende på landsbygden har bil eller tillgång till bil gör att de som inte har det blir en väldigt liten minoritet som påverkas väldigt mycket av kollektivtrafiken på landsbygden.

Den andra informanten säger att det förhoppningsvis kan utvecklas bättre lösningar för kollektivtrafiken på landsbygden. Skånetrafikens projekt för plusresor tas upp som exempel, projektet syftar till att förbättra landsbygdens koppling till knytpunkter i kollektivtrafiken och informanten hoppas att det även ska införas i Höörs kommun. Kommunen hade dock gärna sett mer flexibla lösningar för kollektivtrafiken genom att samordna olika resor som till exempel färdtjänst.

I nuläget är det en tågavgång per timma i varje riktning från Tjörnarps. En informant beskriver detta som något för lågt. Den andra informanten däremot säger att det fungerat bra för de som fått boende där. Informanten jämför det med busstrafiken och lyfter att det i Tjörnarps ändå finns relativt många avgångar och att det går snabbt att ta sig in till Höör från Tjörnarps. ”många gånger har de haft det lättare när det kommer till att ta sig fram och tillbaka, och mer tidseffektivt än tillexempel för de som bor i Snogeröd eller Sätofta eller så vilken man ju ändå tänker att Tjörnarps är längre bort” (informant B). Den första informanten tar upp att det enligt regionens tågstrategi ska införas en till avgång i timman till 2030 och tror att det kommer innebära ytterligare ett stort lyft för Tjörnarps.

I den fördjupade översiktsplanen som ligger ute på samråd så finns det mycket som kommunen vill ska hända kring tågstationen i Tjörnarps. Enligt en informant planeras det ny gång- och cykelväg till stationen. Kommunen vill bygga en aktivitetsplats väster om stationen där det idag är ganska ödsligt samt en angoringspunkt till friluftslivet. I så fall kommer det att finnas information så att besökare kan börja sin frilufsvistelse direkt vid stationen eftersom stationen ligger naturnära.

4.2.2.5 Målsättningar

Vad gäller målsättningar beskriver en av informanterna kollektivtrafiken som mycket viktig för att kommunen ska kunna växa och växa hållbart. Framför allt handlar det om att växa i kollektivtrafiknära lägen. Informanten betonar vikten av kollektivtrafiken för att folk ska flytta till Höör och säger ”man kan säga att folk som flyttar hit de litar på kollektivtrafiken och räknar med att den fungerar och är ofta helt beroende av att den gör det” (informant A).

Den andra informanten säger att för de som är beroende av kollektivtrafiken i vardagen, för att kunna ta sig fram och tillbaka till skolan eller mataffären, har kollektivtrafiken också en stor påverkan på deras möjlighet att integreras i samhället. Otillräcklig kollektivtrafik begränsar deras möjligheter att bygga nätverk i Höör och på andra orter. De kan till exempel inte gå på språkkafé eller dricka kaffe på någon frivilligorganisation utan de styrs istället helt av när bussarna går.

4.3 Östra Göinge Kommun

”Kommunens strävan att utveckla kollektivtrafiken är också en del i arbetet med jämställdhet och barnperspektivet”

(Östra Göinge 2019, s. 39)

4.3.1 Dokumentstudie

4.3.1.1 Tillväxt och utveckling

Kommunen lägger stor vikt vid potentialen av förbättrade transportmöjligheter. I översiktsplanen (Östra Göinge 2019) beskrivs de ekonomiska fördelar som uppstår då många människor befinner sig nära varandra och hur de traditionellt sett anses uppstå i större städer. Kommunen hävdar att närhet även kan uppstå genom att förbättrade kommunikationer och förbindelser ger en ökad tillgänglighet. Kollektivtrafiken beskrivs även i trafikstrategin (Östra Göinge u.å.) som avgörande för att skapa en långsiktigt hållbar utveckling för kommunen.

Östra Göinge kommun utgår från sitt läge i nordöstra Skåne när de skriver om kommunens utvecklingspotential. Nordöstra Skåne har haft en relativt svag utveckling jämfört med resten av regionen och de regionala kärnorna Kristianstad och Hässleholm med omland måste därför stärkas för att tillsammans driva tillväxten i området. Genom goda kommunikationer och regionförstoring vill kommunen skapa en större marknad för arbete, studier, service mm. (Östra Göinge 2019).

Arbetsmarknaden i kringliggande kommuner och närliggande regioner beskrivs som viktig för Östra Göinge. Kommunen skriver i översiktsplanen (Östra Göinge 2019) att de behöver bli bättre på att dra nytta av läget mellan Kristianstad, Hässleholm, Älmhult, Växjö och Olofström. Det finns idag en arbetspendling in och ut från södra Småland och Blekinge men de mellanregionala förbindelserna beskrivs ha en stor potential som i nuläget inte utnyttjas till fullo på grund av dåliga transportförbindelser. Kommunen vill även se en utveckling av ett starkt stråk av tillväxt mellan Kristianstad och Älmhult (ibid).

Östra Göinge kommuns struktur med en småskalig flerkärnighet där flera små tätorter ligger relativt tätt beskrivs som gynnsam för ekonomisk utveckling eftersom orterna kan komplettera och dra nytta av varandra. De olika byarna i Östra Göinge har olika kvaliteter som med goda förbindelser kan erbjuda varierande boendemiljöer med närhet till arbetstillfällen och specialiserad service i omkringliggande städer och kommuner. Förutsättningen är just dock att de kopplas samman genom goda förbindelser som ska knyta dem närmare varandra och tillväxtmotorerna i västra Skåne (Östra Göinge 2019).

4.3.1.2 Social hållbarhet och tillgänglighet

I Trafikstrategin (Östra Göinge u.å.) skriver kommunen att ”Bebyggelse- och infrastrukturplanering är de delar inom samhällsplaneringen, som rätt utformade, kan bidra till att medborgare har goda utsikter att leva ett godare liv” (s. 6). Kommunen skriver att en blandad bebyggelse med olika prisnivåer och upplåtelseformer som ligger nära kollektivtrafik och andra verksamheter är viktig för att även mer utsatta grupper ska få tillgång till goda boendemiljöer och kunna delta i samhället (Östra Göinge 2019).

I översiktsplanen (Östra Göinge 2019) tar kommunen upp att kvinnor tenderar att resa mer med kollektivtrafiken än män samt att den utgör ett viktigt komplement till gång- och cykeltrafik för barn och ungdomar. Kommunen beskriver därför utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen som en viktig del i arbetet med jämställdhet och barnperspektivet.

Äldre och funktionsnedsatta tas upp som andra grupper som är mer beroende av kollektivtrafiken. Kommunen skriver även att det i ett samhälle med en allt äldre befolkning är viktigt att klara sig även när det sker förändringar av de fysiska och kognitiva förmågorna. Detta innebär bland annat att ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken är viktig (Östra Göinge 2019).

Attraktiva och livskraftiga byar är ett av kommunens prioriterade arbetsområden i översiktsplanen. För att stärka byarnas attraktionskraft krävs det hög tillgänglighet och goda kommunikationer av olika slag. Fokus för utveckling och tillväxt i kommunen ligger främst på de större byarna längs med väg 19 där det finns goda kommunikationer. Kommunen skriver dock att de måste satsa på väl utbyggda kollektivtrafik-, gång- och cykelstråk mellan de övriga byarna för att säkerställa att alla följer med i utvecklingen. Det står även i dokumentet att kommunens ortstruktur med många mindre byar och att alla orter inte har kollektivtrafik ger som följd att många blir beroende av bilen för transporter (Östra Göinge 2019).

Trygghet som en del av den sociala hållbarheten lyfts och kommunen skriver att trygghetsfrågorna är viktiga i utformningen av offentliga miljöer. De ska även utformas så att de underlättar möten mellan byns invånare oavsett bakgrund, ålder, kön, eller etnicitet. Mötesplatser beskrivs som en förutsättning för det sociala livet och för integrationen. Exempel på mötesplatser är busstationerna i byarna och Broby resecentrum (Östra Göinge 2019).

4.3.1.3 Samverkan

I översiktsplanen skriver kommunen att planeringsfrågor tenderar att i allt högre grad överskrida kommungränser vilket ökar betydelsen av samverkan mellan kommuner. Samverkan och samordning på olika nivåer beskrivs dessutom som en förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling. Enligt kommunen finns det framför allt ett behov av samarbete kring kommunikationer, bredband, kollektivtrafik, miljö, turism och service (Östra Göinge 2019).

Östra Göinge kommun samarbetar genom organisationen Skåne Nordost med Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad och Osby. Kommunen skriver i översiktsplanen att de har ett gemensamt intresse av goda kommunikationer till och från samt inom deras gemensamma område. Utöver detta skriver kommunen att de även har en gemensam uppfattning om vilka stråk som är viktiga och hur kollektivtrafiken bör fungera (Östra Göinge 2019).

I översiktsplanen skriver kommunen att de ska delta och vara aktiva i regionala och delregionala sammanhang för att stärka sin position och påverka beslut som påverkar de långsiktiga förutsättningarna för att kunna leva och verka i Östra Göinge (Östra Göinge 2019). De skriver dessutom i Trafikstrategin (u.å.) att kommunen ska samverka med Region Skåne för att utveckla nya lösningar för kollektivtrafiken på landsbygden.

I översiktsplanen nämns flera exempel på områden inom kommunen som behöver samverka. Band annat skriver de att samhällsplaneringen ska bidra till att uppnå klimatmålen och att förbättringar av kommunikationer och infrastruktur måste kompletteras med en bebyggelseutveckling som stödjer transportsystemets funktion (Östra Göinge 2019).

4.3.1.4 Planering och utveckling av kollektivtrafiken

Östra Göinge kommun skriver att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel vilket kräver att den är snabb och enkel med bra information samt att den kör med attraktiva fordon. Detta ska kommunen åstadkomma med åtgärder som förbättrar framkomligheten, förkortar av- och påstigningstiden samt att det finns en tydlig avvägning mellan antalet hållplatser längs linjerna. Vikten av bytespunkternas utformning poängteras även för att kollektivtrafiken ska bli en del i en längre resekedja (Östra Göinge 2019).

En av kommunens strategiska inriktningar är att verka för ett starkt stråk som går mellan Kristianstad och Älmhult. Detta stråk går längs med väg 19 igenom byarna Hanaskog, Knislinge och Broby och utgör kommunens största potential till tillväxt. Väg 19 och dess betydelse för transporter i kommunen lyfts återkommande i översiktsplanen där de också lägger stor vikt vid den planerade ombyggnaden av vägen och den förbättring det kommer innebära för kommunen och kollektivtrafiken (Östra Göinge 2019).

Östra Göinge kommun anser även att bussförbindelserna behöver förbättras för att kompensera avsaknaden av tågkommunikationer i kommunen. Region Skånes superbusskoncept planeras på sträckan Kristianstad–Osby vilket ses som bra men otillräckligt. Kommunen skriver i översiktsplanen att de vill att superbussarna ska köras hela vägen till Älmhult utan det byte till tåg i Osby som krävs idag. Detta för att främja arbetspendlingen längs sträckan Kristianstad–Älmhult igenom Östra Göinge. De ser dessutom gärna att väg 19 trafikeras med olika typer av busstrafik. Dels superbussen som ska knyta ihop de större målpunkterna, dels en mer lokal buss som gör kortare resor med fler stopp och vars fokus är att knyta ihop de större byarna med sitt omland. De liknar detta med de snabbare Öresundstågen och mer lokala Pågatågen (Östra Göinge 2019).

Eftersom kommunen saknar järnvägsförbindelser lyfter de vikten av att enkelt kunna ansluta till tågtrafiken i Hässleholm, Kristianstad och Osby. De skriver att det behövs ta stor hänsyn till busstrafikens koppling till tågtrafiken samt att pendelparkeringar är viktiga för att möjliggöra byte från bil till tåg. Förbättrade kommunikationer till tågstationen i Hässleholm skulle enligt kommunen behövas för att knyta Östra Göinge närmare tillväxtmotorerna i sydvästra Skåne. Denna koppling kommer bli ännu viktigare om den nya stambanan byggs med en station i Hässleholm (Östra Göinge 2019).

Kommunen räknar med att införandet av superbusskonceptet och den ökade tillgängligheten det kommer leda till i Hanaskog, Knislinge och Broby även kommer leda till en ökad efterfrågan av bostäder där. Därför planerar kommunen att större utbyggnader främst kommer att ske i de större byarna längs med väg 19 medan mindre kompletteringar av bebyggelsen kan ske i de mindre byarna (Östra Göinge 2019).

Enligt kommunens trafikstrategi (Östra Göinge u.å.) ska ny bebyggelse och transportsystemet utformas gemensamt i kommunen. I översiktsplanen skriver de att ny bebyggelse ska placeras så att den kompletterar satsningar på kommunikationer och infrastruktur och förstärker transportsystemets tänkta funktion. Ny bebyggelse ska placeras centralt i befintlig bebyggelse och i goda kollektivtrafiklägen för att öka tillgängligheten till regionala kärnor, service och arbetstillfällen. Detta ska stödja det befintliga utbudet av kollektivtrafik och service samt minska en utspridd bebyggelse som ger ett ökat bilberoende samt ökade kostnader för bland annat skolskjuts, hemtjänst mm. (Östra Göinge 2019).

Kommunen skriver att linjetrafiken i Östra Göinge framför allt ska vara koncentrerad där det finns förutsättningar för ett ökat resande samt där det är samhällsekonomiskt försvarbart att

köra (Östra Göinge 2019; Östra Göinge u.å.). Kommunen understryker dock vikten av att det även måste utvecklas transportlösningar som ökar tillgängligheten för de mindre byarna. Nya trafiklösningar som knyter omlandet till det starka kollektivtrafikstråket längs med väg 19 måste utvecklas och kommunen skriver att de ska sträva efter att finna nya innovativa transportlösningar (Östra Göinge 2019).

Enligt kommunen är det även viktigt att ha ett hela-resan koncept i åtanke för de som bor i de mindre byarna och på landsbygden samt att det krävs nya sätt för hållbart resande som inte endast utgår ifrån linjelagd busstrafik (Östra Göinge 2019). De tar även upp att det finns ”ett stort antal fordon av olika slag som dagligen rullar på landsbygden, måste det kunna finnas förutsättningar att samordna olika typer av transporter – servicersor, skolskjutsar och privatbilsresor.” (Östra Göinge kommun u.å.)

Kommunen nämner även arbete med alternativa bränslen som ett utvecklingsområde. De skriver om att installera laddstationer för eldrivna fordon samt nämner möjligheten för en publik pumpstation för biogas (Östra Göinge 2019).

4.3.1.5 Målsättningar

Kommunen har tre inriktningsmål till 2025 som berör hållbara transporter. De är: transporter både avseende person- och godstrafik ska vara samordnad och fossilbränslefri, infrastruktur för gång- och cykeltrafik ska vara väl utbyggd samt att det ska vara lätt att åka kollektivt till/från och inom Östra Göinge. (Östra Göinge 2019).

Skåne Nordost har också tagit fram en gemensam målbild där de bland annat ska förbättra förutsättningarna för pendling samt etablera en trafikstrategi som ska möta invånarens och företagens behov. Utöver det nämner kommunen den regionala målsättningen för färdmedelsfördelning för godstransporter men inte för något de andra trafikslagen (Östra Göinge 2019).

4.3.2 Intervjustudie

4.3.2.1 Tillväxt och regional utveckling

Östra Göinge beskrivs av en informant som en gränskommun som ligger mitt emellan Kristianstad och Hässleholm i Skåne, Växjö och Älmhult i Småland och Olofström i Blekinge. Hen fortsätter med att säga att det inte finns någon centralort i Östra Göinge och att detta ställer höga krav på kommunikationerna till de omgivande orterna. En annan informant tar också upp Östra Göinges position och beskriver den som bra med sin närhet till både Kristianstad och Hässleholm och vidare mot Köpenhamn och resten av världen via Kastrup.

Alla informanter tar upp att Östra Göinge till stor del är en pendlingskommun och allt vad det innebär. En av dem säger att kommunikationerna är väldigt viktiga, dels eftersom de större arbetsplatserna ligger utanför kommunen, dels för att kompetensförsörja kommunen då det finns anställda som pendlar in till Östra Göinge och säger att kommunen ”är beroende av välfungerande kommunikationer för att kunna kompetensförsörja kommunen” (informant C). En av informanterna beskriver kollektivtrafiken som avgörande för kommunen eftersom det är många som pendlar in och ut ur kommunen och en annan beskriver kollektivtrafiken som livsnerven för möjligheten till pendling.

Kollektivtrafiken beskrivs som viktig för att folk ska vilja bosätta sig i kommunen. En av informanterna tar upp att medan det givetvis är många faktorer som påverkar vart människor väljer att bosätta sig så är kollektivtrafiken en faktor som kommunen aktivt kan arbeta med för att locka nya invånare.

En annan av informanterna tar upp att kommunen har en mycket attraktiv boendemiljö som ligger nära natur med sjöar, åar och vattendrag. Kommunens natur är även viktig för

kommunens besöksnäring då de har Skåneleden, cykelleder och kanotleder som lockar många till kommunen. Hen säger även att det finns ett behov att kunna ta sig till besökspunkter i naturen på ett hållbart sätt och inte enbart med bil.

4.3.2.2 Social hållbarhet och tillgänglighet

En av informanterna beskriver tillgänglighet som ”att man har ett behov och det behovet behöver bli uppfyllt genom att man kan ta sig från ett ställe till ett annat” (informant C) och att det kan handla om hur ofta bussen går, hur många stopp det är, om man kan byta från buss till tåg, om man kan ta sig på och av bussen, om det känns tryggt och säkert att åka och så vidare. Om kollektivtrafiken är tillgänglig eller inte beror, enligt informanten, nog på vem man frågar och vad den vill nyttja den till. Vad som är bra tillgänglighet varierar om det är någon som ska till sjukhuset i Kristianstad och för att jobba eller om det är en äldre som ska dit på ett läkarbesök. Informanten säger också att kollektivtrafiken kan vara viktig för att undvika social isolering. En annan informant delar in tillgänglighet i två perspektiv. Dels den fysiska tillgängligheten och hur kommunen ska utgå från gångtrafikanter och funktionshindrade när de utformar miljöer, gator eller stråk. Dels den mer sociala dimensionen av tillgänglighet som informanten beskriver som mer svårfångad men säger ”tillgänglighet är ju också att lätt kunna använda och kunna komma till tillexempel en bio, bibliotek, kamrater eller andra tillställningar” (informant E).

En av informanterna säger att kommunen ser införandet av skolkort för några år sedan och det planerade införandet av ungdomskort i augusti 2022 som ett sätt att öka den sociala tillgängligheten för ungdomar. De ser det som ett sätt att utjämna skillnader mellan familjer eftersom alla ungdomar i åldrarna 13 till 18 år får ungdomskortet. Detta innebär till exempel att det inte medför någon extra kostnad för ungdomar att ta sig emellan föräldrarna om de har dubbel bosättning. Att det blir lättare för ungdomar att åka till kompisar och att delta i fritidsaktiviteter ses också som positivt.

Kvaliteten i kollektivtrafiken beskrivs enligt en av informanterna som varierande, från mycket väl utbyggd i stråken till sämre i de mindre byarna. Mot Kristianstad och Hässleholm finns starka stråk, till de mindre byarna i kommunen går det några mindre linjer och utanför dem finns även närtrafiken som måste beställas. Informanten säger att det finns ett samhällsansvar att förse landsbygden med någon form av kollektivtrafik även om den får en helt annorlunda karaktär ”på landsbygden där är det kanske mer en hygienfaktor att man ska kunna bo på landet och ändå kunna åka kollektivt” (informant C). Kollektivtrafiken beskrivs få en annan roll på landsbygden jämfört med de större byarna eftersom det inte går att ha mer än någon enstaka avgång på morgonen och eftermiddagen. En annan informant beskriver hur kommunen arbetat aktivt med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom och satsa på stråken men att nackdelen är att de som nu bor utanför linjetrafiken blir mer beroende av bilen. Enligt informanten var det detta som var den stora målkonflikten när de bestämde sig att göra om kollektivtrafiken i kommunen.

En informant tar upp att det fortfarande kan bli en utmaning för de som är helt beroende av kollektivtrafiken att ta sig fram och tillbaka och hinna med vardagen även om de bor i de större byarna. De har till exempel fått höra av nyanlända som har SFI i någon i kommunens byar och sedan någon annan aktivitet förlagd i Kristianstad eller Hässleholm att de har svårt att hinna hem för att hämta barn på förskola eller liknande.

4.3.2.3 Samverkan och planering

Två av informanterna anser att deras samverkan med Skånetrafiken fungerar bra och betonar vikten av att ha en fungerande dialog. En av dem säger att är det viktigt att ha ett nära samarbete och goda relationer med Skånetrafiken för att de ska skapa förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken tillsammans. Enligt informanten finns det en förståelse och respekt för att de har olika roller, ”vi förstår ju att dom har sina begränsade resurser och sina spelregler och sina politiska förutsättningar, och vi har våra” (informant E). Den andra

informanten tar upp att även om kommunen och regionen har olika perspektiv och inte har samma åsikter i alla lägen så är det viktigaste att de kan ha en dialog. Enligt informanten ser Skånetrafiken alltmer affärsmässigt på kollektivtrafiken och medan det är viktigt att få in en intäkt så att det går att satsa på kollektivtrafiken finns det också ett samhällsansvar i att driva vissa linjer även om de inte är affärsmässigt lönsamma.

Ett exempel på samverkan är när de införde skolkortet och elever som tidigare fått skolskjuts av kommunen skulle ta den ordinarie linjetrafiken till skolan istället. Kommunen hade då en nära dialog med bussentreprenörerna och kommunen fick justera skoltiderna lite så att det skulle finnas tillräckligt med resurser att köra alla bussar som behövdes på linjerna för att få barnen till skolan.

Det finns även viss samverkan mellan kommunerna. Ursprungligen gick bussen från Östra Göinge endast till tågstationen i Kristianstad och de som skulle vidare till sjukhuset i Kristianstad behövde då byta till stadstrafiken. Östra Göinge kommun undrade då om man inte kunde förlänga linjen till sjukhuset som är en viktig målpunkt för arbete och besök. Tydligt hade Kristianstad funderat på att förstärka stadstrafiken på den sträckan och de kunde förlänga linjen så att resande från Östra Göinge slapp byta buss. De insåg även att det kostade mindre pengar att förlänga regionbussen istället för att förstärka stadstrafiken. Enligt en av informanterna kan man likna Östra Göinges förhållande till Kristianstad med det en del kransorter eller stadsdelar har till Malmö eftersom de är så pass nära varandra.

Enligt en av informanterna försöker de i kommunen ha ett brett perspektiv på den strategiska nivån för att se synergieffekter. Genom att ha ett nära samarbete kan de undvika stuprörstänk ”där de som jobbar med skolan gör sitt och de som jobbar med kollektivtrafiken gör sitt och det i slutändan blir 1+1=3” (informant E). Informanten tar även upp kommunens organisation som en enda stor förvaltning som en fördel som gör det enklare att ha brett perspektiv.

En annan informant anser även att bebyggelsestrategin och kollektivtrafikutvecklingen måste samspela. I översiktsplanen har kommunen pekat ut stråket längs väg 19 som viktig för kommunens utveckling. Det är där kommunen har sitt starka kollektivtrafikstråk och det är där som de vill prioritera utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, handel och andra verksamheter.

4.3.2.4 Planering och utveckling av kollektivtrafiken

Enligt en av informanterna har Östra Göinge sedan drygt tio år tillbaka arbetat med en långsiktig strategi för kollektivtrafiken. De hade tidigare fler busslinjer som dels gick mot Kristianstad och Hässleholm, dels flera mindre linjer som gick på landsbygden med några få turer om dagen och väldigt få resande. När Pågatåg nordost infördes började kommunen fundera över hur de ville att kollektivtrafiken skulle se ut och vad de ville uppnå med den. De kom fram till att de ville locka nya grupper att åka kollektivt och få en större miljöeffekt. För att göra detta bestämde de sig att koncentrera sig på tre linjer och bygga upp en bra kvalitet där det fanns ett resandeunderlag, det vill säga de större byarna i kommunen. Genom att skala bort de mindre linjerna och omfördela resurserna till starkare stråk där de följde devisen tänk tåg, kör buss skulle de locka nya resenärer. Tiominutertrafiken mellan Östra Göinge och Kristianstad har vuxit fram successivt allt eftersom det strategiska arbetet med förbättrad kollektivtrafik lockat nya resenärer vilket gjort att de kunnat förbättra kvaliteten ytterligare. Kollektivtrafiken hamnade i ”en god spiral” (informant E).

Kommunen införde även skolkort i kollektivtrafiken 2018 efter att de insåg de flesta av högstadiel eleverna som åkte skolskjuts reste längs med de starka kollektivtrafikstråken. De räknade på det och insåg att det var kostnadsneutralt att köpa skolkort från Skånetrafiken åt alla elever i högstadiet och gymnasiet jämfört med att handla upp skolskjuts alternativt erbjuda ersättning för resorna. Enligt informanten kunde kommunen på detta sätt öka antalet resande i den ordinära linjetrafiken och lära eleverna att åka kollektivt. Från och med augusti

2022 planerar kommunen att införa ungdomskort, vilket innebär att eleverna kan resa gratis dygnet runt, året runt inom Skåne för att ytterligare öka intresset för kollektivtrafiken.

Alla informanter tar upp att kommunen vill förlänga stråket som nu går igenom Östra Göinge från Kristianstad till Osby så att det går ända upp till Älmhult. Enligt en av dem finns det ett så stort behov av arbetskraft i Älmhult att IKEA måste utöka sitt upptagningsområde. Tittar man däremot på varifrån de anställda pendlar så är det väldigt få från Kristianstadsområdet eftersom det är besvärligt att åka kollektivt därifrån. Informanten säger att de därför ser ett behov av en koppling mellan Älmhult och Kristianstad. En av de andra informanterna berättar dock att Skånetrafiken inte håller med och anser att det räcker med en bussförbindelse till Osby för att sedan där byta till tåget mot Älmhult. Informanten fortsätter med att kommunen inte anser att det är tillräckligt för att skapa ett attraktivt pendlingsstråk och poängterar att ”hela resan måste funka för resenären, från dörr till dörr” (informant C). När informanten pratar om att förlänga stråket till Älmhult tar han även upp att kollektivtrafiken måste bli smidigare, attraktivare och till en viss del även billigare än att ta bilen för att den ska utvecklas.

Enligt en av informanterna har kommunen byggt och har planer för att bygga infrastruktur för att höja kvaliteten på kollektivtrafiken. Som en del i arbetet för att förstärka kollektivtrafikstråket längs väg 19 har kommunen byggt om resecentrumen i Hanaskog och Knislinge och ökat bussarnas framkomlighet genom att ge dem en egen väg in alternativt företräde framför bilar. De håller även på att bygga ett nytt resecentrum i Broby. Det finns även en planerad ombyggnation för väg 19. Enligt informanten har de kämpat för att vägen ska förbättras och hade antagligen aldrig fått att den ska bli ombyggd om det inte var så för att de vill förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

En av informanterna tar upp att det finns vissa fördelar med busstrafiken framför tågtrafiken när det gäller kollektivtrafikplanering. Dels är bussar mycket mer flexibla än tåg och det går att dra om linjer dit de behövs, dels går det att få ett tätare turutbud. Informanten jämför det med att Pågatåg på en mindre ort kanske stannar en gång i timmen medan en buss kan stanna en gång i kvarten. På så sätt blir det egentligen en mycket bättre service och en ökad tillgänglighet även om det bara går bussar.

När det gäller kollektivtrafikens utveckling på landsbygden tar två av informanterna upp behovet av nya och mer flexibla lösningar. En av dem menar att man måste finna andra lösningar eftersom det inte är rimligt att man kör stora tunga bussar för att hämta fyra till fem personer. Den bussen kan enligt informanten användas mer effektivt någon annan stans. Den andra informanten säger att det finns en osäkerhet i hur kollektivtrafiken till de mindre byarna kommer att klara sig om det inte utvecklas några nya lösningar.

En av informanterna påpekar att det inte råder någon brist på fordon som rullar runt i kommunen och att det är en ganska ansenlig fordonsflotta med vanlig skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och privata fordon. Det måste utvecklas något system för samordning så att detta kan tas tillvara. Informanten tror att den digitala tekniken kan vara till hjälp och att man på sikt kommer hitta en lösning men att det nog kommer att ta tid. En annan informant lyfter att nya lösningar måste vara något som arbetas fram med Skånetrafiken och eventuellt med aktörer i besöksnäringen.

4.3.2.5 Målsättningar

Enligt en av informanterna stödjer kollektivtrafiken grundstrategin i kommunens översiktliga planering. Det tydligaste exemplet på detta är kollektivtrafiken och det tilltänkta tillväxtstråket mellan Kristianstad och Älmhult. Informanten fortsätter med att säga att kollektivtrafiken är viktig för Östra Göinges attraktivitet, att vardagen i kommunen ska fungera, att det ska gå att pendla samt åka på fritids- och kulturtillställningar. Enligt en av de andra informanterna hade kommunen länge en ambition om att de skulle bli 15 000 stolta Göingar. Ambitionen gick ut på att kommunen ville växa och att fler skulle bosätta sig i Östra

Göinge. Numera finns det en ny ambition, men som informanten säger, ”alla mindre eller lite mellanstora kommuner vill alltid bli större och fler. Så den tänker jag finns kvar och då är kollektivtrafiken en avgörande punkt” (informant D). Den tredje informanten lyfter dock att kommunen medvetet sätter få direkta mål när de gäller kollektivtrafiken. De väljer istället att se kollektivtrafiken som ett medel för att uppnå andra mål.

5 Diskussion och slutsats

5.1 Resultatdiskussion

5.1.1 Kollektivtrafikens skiftande roll

Kollektivtrafiken tillskrivs stort in flytande och potential att påverka flera aspekter i samhället. Både kommunerna och regionen ser den därför som ett verktyg eller ett medel som kan användas för att uppnå andra målsättningar. Det finns ett genomgående fokus på kollektivtrafikens ekonomiska potential hos alla inblandade aktörer i studien och kollektivtrafiken ses som en förutsättning för både regionen och kommunernas ekonomiska välbefinnande. Den beskrivs också som viktig i arbetet för ett hållbart samhälle och för klimatomställningen av transportsystemet. Aktörerna ser främst kollektivtrafikens bidrag till klimatmålen genom dess potential att ersätta resor som annars skulle genomförts med bil. Regionen har därför satt upp målsättningar för ett skifte av färdmedelsfördelningen och för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar jämfört med andra motoriserade färdmedel. Kommunerna har inte satt upp målsättningar på samma sätt som regionen men Höörs kommun skriver att regionens målsättningar stämmer väl in med deras planering.

Region Skåne skriver om kollektivtrafiken som ett verktyg för att jämna ut den ojämna tillväxten i regionen. Bland annat förväntas förbättrade kommunikationer mellan östra och västra Skåne ge bättre matchning på arbetsmarknaden. Även Östra Göinge kommun skriver om nordöstra Skånes relativt svaga utveckling jämfört med resten av regionen och hur kollektivtrafiken ska bidra till ekonomisk tillväxt. De skriver bland annat hur förbättrade kommunikationer ska kompensera den bristande närhetsbaserade tillgängligheten och skapa tillgänglighet genom rörlighet istället. De goda kommunikationerna ska även bidra till en större gemensam marknad för arbete och service.

För kommunerna är kollektivtrafiken en möjlighet att ingå i ett regionalt sammanhang för ekonomisk utveckling. Målet för kommunerna i fallstudien tycks vara att de med hjälp av kollektivtrafiken ska ”kopplas in” i ett regionalt system och på så sätt anslutas till den ekonomiska motorn i Skåne. Eftersom båda kommunerna har en stor del utpendling men även en del inpendling blir pendlingsmöjligheterna viktiga för deras ekonomiska utveckling. I både kommunala dokument och intervjuer lyfts därför vikten av kollektivtrafiken för att skapa goda pendlingsmöjligheter.

I intervjuer med tjänstepersoner från både Höör och Östra Göinge kommun lyfter informanter vikten av kollektivtrafiken för att locka nya invånare till att bosätta sig i kommunerna. En informant från Östra Göinge beskriver kollektivtrafiken en av många aspekter som påverkar vart folk bosätter sig men att det är en av de aspekterna som kommunen kan arbeta aktivt med. De förbättrade kommunikationerna med den återinvigda tågstationen i Tjörnarps beskrivs som positiv då det ger kommunen ytterligare en kollektivtrafiknära punkt att växa kring. För Östra Göinge ser kommunen främst hur tillväxten ska ske i byarna som ligger längs väg 19 och därmed efter deras starkaste busslinje.

De största ekonomiska och ekologiska vinsterna med kollektivtrafiken sker när så många som möjligt utnyttjar kollektivtrafiken framför andra mer klimatintensiva färdmedel (Winslott Hiselius 2021). För att få många att använda kollektivtrafiken istället för att ta bilen finns det

planeringsprinciper som beskrivs som vedertagna i litteraturen (Portinson Hylander 2021; Svensson & Holmgren 2012). Dessa planeringsprinciper förekommer i både dokument- och intervjustudien. Det är genomgående accepterat att det finns en symbios mellan transportsystemet och bebyggelseplaneringen. Såväl kommunerna som regionen skriver i dokument att det krävs en samordnad planering mellan markanvändning och trafiksystemet. Synen på kollektivtrafiken som strukturbildande är även den genomgående och det nämns flera gånger att bebyggelsen ska stärka både den existerande infrastrukturen och framtida satsningar.

Målsättningar om ett ökat resande leder till att det sker kollektivtrafiksatsningar i starka stråk där det finns ett bra resandeunderlag och möjlighet att skapa en högkvalitativ kollektivtrafik. Dessa satsningar sker dock ofta på bekostnad av områden med lägre efterfrågan på kollektivtrafik (Portinson Hylander 2021). Mindre orter och landsbygder kan därför hamna utanför i kollektivtrafiksystem som prioriterar goda ekonomiska och ekologiska effekter.

När det kommer till resor på landsbygder och mindre orter utanför kollektivtrafikstråken är därför kollektivtrafikens roll mer ambivalent. Vikten av att erbjuda någon form av kollektivtrafik beskrivs i dokumenten samtidigt som alla är överens om att kollektivtrafiken ska utvecklas och förstärkas i starka stråk. Det beskrivs finnas ett samhällsansvar att garantera en lägstanivå av tillgänglighet men det är inte helt klart hur detta ska göras på ett bra sätt. I dokumenten skriver regionen och kommunerna att de ska verka för innovativa lösningar för kollektivtrafiken, från en ökad samordning idag till en framtid med förarlösa fordon. I intervjuerna med tjänstepersoner tar flera upp behovet av mer flexibla lösningar. En informant tror att digitaliseringen kommer innebära nya lösningar och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken utanför stråken. Bilen förväntas dock ha fortsatt stor betydelse för transporter på landsbygd av båda kommunerna och regionen. Som svar på klimatproblematiken lyfts fossilfria drivmedel och elfordon fram. Att förlita sig helt på ny teknologi och drivmedel för privatbilar kan vara problematiskt eftersom det kan upplevas som orättvist av boende på landsbygder då det med stor sannolikhet kommer leda till ökade transportkostnader för dem (Winslott Hiselius 2021). Dessutom löser det inte problemet att alla boende utanför kollektivtrafikstråken inte har tillgång till eller kan köra bil. Att fokusera alltför mycket på drivmedel riskerar lämna grupper av äldre, ungdomar, barn, funktionsnedsatta och nyanlända utanför.

Att kollektivtrafiken används som verktyg för att nå målsättningar inom andra områden är något som bekräftats både i denna studie och i litteraturen (Stjernborg & Mattisson 2016). Vilka dessa målsättningar är verkar dock variera beroende på kollektivtrafikens förutsättningar. Det finns ett stort fokus på hur kollektivtrafiken kan användas för att gynna den ekonomiska utvecklingen och bidra till klimatomställningen genom reducerade utsläpp av växthusgaser genom att koncentreras i stråk. Utanför kollektivtrafikstråken där kollektivtrafiken inte ses som ekonomiskt eller ekologiskt lönsamt är det de sociala aspekterna som motiverar det utbud som finns och kollektivtrafiken får en annan roll.

5.1.2 Tillgängligheten är central men odefinierad

Det finns såklart fler sociala aspekter än tillgängligheten på landsbygd och i mindre orter som kollektivtrafiken förväntas kunna påverka. Kollektivtrafiken tillskrivs till exempel kunna användas för att minska barriärer mellan olika delar av samhället samt bidra till jämlikhet, jämställdhet och hälsa. Många av de sociala aspekter som förkommer i dokument och intervjuer avser dock tillgänglighetsfrågor. Aktörerna ser till exempel en förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik som ett medel att verka för jämställdhet eftersom kvinnor tenderar att resa mer kollektivt än män. Tillgänglighet beskrivs även i litteraturen som centralt för medborgares välfärd och möjlighet att delta i samhället (Gil Solá & Levin 2021).

Det finns dock inte någon entydig definition av vad tillgänglighet innebär vilket kan göra det ottydligt exakt vad aktörerna menar när de skriver om tillgänglighet. För trots att tillgänglighetsbegreppet förekommer med en så hög frekvens i dokumenten så definieras det inte i något av dem. I intervjuerna tillfrågades informanterna om vad de anser att tillgänglighetsbegreppet innebär när det används i relation till kollektivtrafiken. Svaren handlar mycket om att människor ska ha möjlighet att resa även om de inte har möjlighet att använda bil, att de ska kunna uppfylla behov genom att transportera sig samt kunna delta i aktiviteter i samhället.

Enligt Gil Solá, Larsson och Vilhelmson (2019) kan behovet av tillgänglighet uppfyllas genom både närhet och rörlighet. När det kommer till landsbygder och småorter verkar aktörerna fokusera på att boendes behov av tillgänglighet ska tillfredsställas genom rörlighet, det vill säga att de ska transportera sig för att nyttja samhällsfunktioner. De studerade dokumenten tar här upp bilens fortsatta centrala roll för transporter och tillgänglighet på landsbygd men detta är problematiskt då inte alla har den möjligheten. I intervjuerna med tjänstepersoner från Höörs kommun diskuterades de problem som uppstår för grupper som är boende på landsbygden och beroende av kollektivtrafiken. Speciellt lyftes hur de begränsade avgångarna på kommunens ringlinjer kan ha en påverkan på nyanlända samt barn och ungdomars möjlighet att transportera sig. Effekten av kollektivtrafikens begränsade tider togs endast upp i intervjuerna från Höör. Varken informanterna från Östra Göinge eller några dokument diskuterade hur tillgängligheten fortfarande är begränsad även om det finns en buss men den slutar gå klockan sex på kvällen.

5.1.3 Avvägningar mellan hållbarhetsaspekter

Hållbara transporter och kollektivtrafik på landsbygd är en utmaning utan några självklara lösningar. Det krävs därför ofta avvägningar mellan ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter för kollektivtrafikens utformning. Ett exempel är den omställning som Östra Göinge genomfört. Kollektivtrafikens resurser fördelades om från ett mer utspritt kollektivtrafiknät till några färre stråk som då kan hålla högre kvalitet. Detta följer Walkers (2008) teori att kollektivtrafikens motiv kan delas in de två kategorierna täckningsgrad och beläggningsgrad. Omfördelningen har resulterat i ett ökat resande och förbättrad tillgänglighet för en stor del av kommunens medborgare som eventuellt också ger andra positiva ekonomiska och sociala effekter. Dessa förändringar har dock skett på bekostnad av tillgängligheten för boende utanför kollektivtrafikstråken. Det beskrivs som en konflikt av informanterna men även att kollektivtrafiken måste gå där det är samhällsekonomiskt försvarbart. I dokumenten efterlyser kommunerna att olika delar av kollektivtrafiksystemet ska uppfylla olika syften. Östra Göinge skriver till exempel att den regionala superbussen inte är tillräcklig och hur busslinjer skulle kunna liknas vid de snabbare Öresundstågen jämfört med de mer lokala Pågatågen.

Intervjuerna med tjänstepersoner från Östra Göinge kommun handlade mycket om deras strategiska arbete med kollektivtrafiken och den omfördelning av resurser som de genomfört. Kommunen har ingen järnvägsinfrastruktur och har istället arbetat aktivt för att skapa högkvalitativ busstrafik som ska vara strukturbildande i kommunen. I Höör fördes mer diskussioner kring deras ringlinjer och kopplingen mellan dem och tågtrafiken. Detta kan nog dels bero på att Höör har andra förutsättningar än Östra Göinge. Dels har Höör redan den strukturbildande kollektivtrafiken i form av järnvägen, dels finns det en tydlig centralort som mindre busslinjer kan utgå ifrån.

När de olika hållbarhetsdimensionerna är i konflikt verkar det vara så att de ekonomiska och ekologiska vinner över den sociala dimensionen. Detta verkar i alla fall vara fallet när den sociala dimension som studeras är tillgängligheten för boende utanför kollektivtrafikstråken vilket varit relevant i denna studie. Till detta hör dock att det är relativt väletablerat hur kollektivtrafiken ska utformas för att maximera antalet resande. Det vill säga hur den ska

utformas för att möjliggöra ekonomisk tillväxt och minskade utsläpp av växthusgaser. Hur kollektivtrafiken ska utformas för att den även ska vara socialt hållbar för boende utanför kollektivtrafikstråken är inte lika självklart. Den helhetssyn på hållbarhet som Winslott Hiselius (2021) efterlyser där kollektivtrafiken används för att ge legitimitet åt andra klimatåtgärder återfinns inte i dokument eller intervjuer.

5.2 Metoddiskussion

En av styrkorna med fallstudiebaserad forskning är möjligheten att med ett undersökande syfte öka förståelsen i komplexa situationer. Syftet med uppsatsen är att öka förståelsen för kollektivtrafikens betydelse i mindre orter och landsbygd och eftersom förutsättningarna för kollektivtrafik är ytterst kontextberoende valdes kvalitativ fallstudie som metod. Eftersom fallstudien endast består av två kommuner innebär detta att resultatet inte kan generaliseras till en större population men detta har inte heller varit avsikten med studien.

Dokumentstudien inledde arbetet med uppsatsen och har till stor del formats dess innehåll, genom att skapa en förförståelse för de valda fallen och ligga som grund för utformandet av intervjuguiden. Litteraturöversikten är inte heltäckande och gör inte anspråk på att vara det utan ämnar snarare befästa de vanligast förekommande aspekterna som aktörerna lyfter i sina styrdokument.

Dokumentstudien användes för att få en mer övergripande bild av hur regionen och kommunerna ser på kollektivtrafiken. De dokument som studerats är främst visions- och planeringsdokument vilket troligen ger en bättre bild av den roll aktörerna vill att kollektivtrafiken ska ha snarare än den roll kollektivtrafiken faktiskt har. För att få en bättre uppfattning av hur kollektivtrafiken prioriteras eller inte prioriteras hade kanske andra dokument som berör budget eller verksamhetsplanering varit bättre. För de valda frågeställningarna är det dock relevant hur aktörerna ser på kollektivtrafiken och vilka funktioner de vill att den ska ha.

För att få en bred uppfattning om kollektivtrafikens betydelse för kommunerna genomfördes intervjustudien med personer med olika befattningar. För att få en bredare bild skulle tjänstepersoner från fler kommunala förvaltningar kunnat ha intervjuats. Intervjustudier är relativt tidskrävande och arbetet skulle genomföras inom omfattningen för ett examensarbete. Resultatet från intervjustudien är baserat på informanternas egna svar och representerar inte hela kommunens åsikt. Intervjustudien består endast av fem informanter vilket påverkar resultatet eftersom varje informant får ett stort inflytande på resultatet.

5.3 Slutsats

- Vilken betydelse tillskriver de olika aktörerna kollektivtrafiken?
- Vilka förväntningar finns på kollektivtrafiken i berörda kommuner?

Aktörerna tillskriver kollektivtrafiken en stor betydelse inom ett flertal områden. Kollektivtrafiken blir därför ett verktyg eller medel som kommunerna och regionen vill använda för att uppnå mål inom flera områden. Kollektivtrafiken beskrivs som viktig för den ekonomiska utvecklingen, som klimatåtgärd för att reducera utsläpp av växthusgaser samt för att ge god tillgänglighet för medborgare. Detta gäller dock till stor del endast för de orter som ligger utefter stråk där det är möjligt att driva en högkvalitativ kollektivtrafik. För mindre orter och landsbygder som ligger utanför stråken beskrivs kollektivtrafiken ha ett mer socialt

motiv där det är aktörernas samhällsansvar att erbjuda någon form av tillgänglighet som är den drivande kraften.

Förväntningarna på kollektivtrafiken är som störst utefter de starka stråken. Det är främst där som den beskrivs ha stor potential att bidra till ekonomisk tillväxt och reducerade utsläpp av växthusgaser. Det är också i och mellan större tätorter som det finns etablerade planeringsprinciper för hur kollektivtrafiken ska se ut medan det finns osäkerhet i hur den bör se ut i områden med lägre befolkningsdensitet. Det finns förhoppningar om att ny teknologi ska ge förbättrade förutsättningar för att driva kollektivtrafiken i dessa områden men det verkar vara rätt avlägset.

6 Referenser

- Banister, D. & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), ss. 209-218. doi:10.1016/S0966-6923(01)00013-8
- Berg, J. (2017). *En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: Slutrapport av regeringsuppdrag* (VTI rapport 955). Linköping: Statens väg och transportforskningsinstitut.
- Berg, J. & Ihlström, J. (2017). *Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd* (VTI rapport 949). Linköping: Statens väg och transportforskningsinstitut.
- Berg, J. & Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences*, 8(2), ss. 1-13. doi:10.3390/socsci8020058
- Bryman, A. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.
- Campbell, S. (2016). The Planner's Triangle Revisited: Sustainability and the Evolution of a Planning Ideal That Can't Stand Still. *Journal of the American Planning Association*, 82(4), ss. 388-397. doi:10.1080/01944363.2016.1214080
- Gil Solá, A., Larsson, A. & Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet* (Working papers in Human Geography 2019:1). Göteborg: Avdelningen för kulturgeografi, Göteborgs universitet.
- Gil Solá, A., Vilhelmson, B. & Larsson, A. (2018). Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography*, 70, ss. 1-10. doi:10.1016/j.jtrangeo.2018.05.010
- Gil Solá, A. & Levin, L. (2021). Introduktion: Stöd och inspiration för nya vägar framåt. I Levin, L. & Gil Solá, A. (red.) *Socialt hållbar Transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. Lund: K2 Nationellt Kunskapscentrum för Kollektivtrafik, ss. 13–29.
- Gummesson, E. (2004). Fallstudiebaserad forskning. I Gustavsson, B. (red.) *Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen*. 3 uppl., Lund: Studentlitteratur, ss. 115–144.
- Henriksson, M. & Lundkvist, C. (2020) Inledning. I Henriksson, M. & Lundkvist, C. (red.) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, ss. 11–21.
- HiTrans (2005a). *Public transport & land use planning*. HiTrans Best Practice Guide.
- HiTrans (2005b). *Public transport – Planning the networks*. HiTrans Best Practice Guide.
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F. & Rye, T. (2022). Challenges of delivering TOD in low-density contexts: the Swedish experience of barriers and enablers. *European Transport Research Review*, 14(20), ss. 1-11. doi:10.1186/s12544-022-00546-1
- Höors Kommun (2022a). *Buss och tåg*. <https://www.hoor.se/trafik-gator-parker/buss-och-tag/> [2022-05-10]
- Höors Kommun (2022b). *Gymnasium*. <https://www.hoor.se/utbildning-barnomsorg/gymnasium/> [2022-05-10]

- Höors Kommun (2020). *Höors historia och utveckling*. <https://www.hoor.se/kommun-politik/kommunfakta/om-hoor/hoors-historia-och-utveckling/> [2022-05-10]
- Höors Kommun. (2012). *Trafikstrategi och trafikplan*. Höör: Höors Kommun.
- Höors Kommun. (2018a). *Översiktsplan för Höors Kommun – Hänsynsdelen*. Höör: Höors Kommun.
- Höors Kommun. (2018b). *Översiktsplan för Höors Kommun – Utvecklingsdelen*. Höör: Höors Kommun.
- Johansson, E. (2020). *The knowledge problem of public transport policy*. Diss. Lund: Lunds universitet. <https://portal.research.lu.se/en/publications/the-knowledge-problem-of-public-transport-policy>
- 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. doi:10.1080/21650020.2017.1395291
- Kjellström, R., Isaksson, K., Håkansson, M. & Strohmayer, A. (2021). *Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering: Perspektiv och processer för att stärka den sociala hållbarhetens position i planeringssammanhang*. Stockholm: KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Klimatpolitiska rådet (2019). *Klimatpolitiska rådets rapport 2019* (Rapport nr 2). <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2019/09/kprrapport190426.pdf>
- KTH (2021a). *Ekologisk hållbarhet*. <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekologisk-hallbarhet-1.432074> [2022-03-30]
- KTH (2020). *Ekonomisk hållbarhet*. <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976> [2022-03-30]
- KTH (2021b). *Hållbar utveckling*. <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/hallbar-utveckling-1.350579> [2022-03-30]
- KTH (2021c). *Social hållbarhet*. <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/social-hallbarhet-1.373774> [2022-03-30]
- Landsbygdskommittén (2017). *För Sveriges landsbygder: en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd, Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande i korthet* (SOU 2017:1). Stockholm: Parlamentariska landsbygdskommittén.
- Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige* (VTI rapport 950). Linköping: Statens väg och transportforskningsinstitut.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, ss. 105-113. doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.013
- Lunds universitet (2020). *Vad är hållbarhet?* <https://www.hallbarhet.lu.se/forskning/vad-ar-hallbarhet> [2022-03-30]
- McLeod, S., Scheurer, J., & Curtis, C. (2017). Urban Public Transport: Planning Principles and Emerging Practice. *Journal of Planning Literature*, 32(3), ss. 223–239. doi:10.1177/0885412217693570
- Moriarty, P. & Honnery, D. (2013). Greening passenger transport: a review. *Journal of Cleaner Production*, 54, ss. 14–22. doi:10.1016/j.jclepro.2013.04.008.

- Naturvårdsverket (2022). *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*. <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/> [2022-05-30]
- Nigro, A., Bertolini, L. & Moccia, F. D. (2019). Land use and public transport integration in small cities and towns: Assessment methodology and application. *Journal of Transport Geography*, 74, ss. 110–124. doi:10.1016/j.jtrangeo.2018.11.004
- Näringsdepartementet (2010). *Ny kollektivtrafiklag* (Regeringens proposition 2009/10:200). Stockholm: Regeringskansliet. <https://www.regeringen.se/49bbc0/contentassets/b3b5d0bdcf5e47809e9a811bce0b92e7/ny-kollektivtrafiklag-prop.-200910200>
- OpenStreetMap (2022a). Höörs kommun [karta]. <https://www.openstreetmap.org/#map=9/55.8630/13.7247&layers=T> [2022-06-20]
- OpenStreetMap (2022b). Östra Göinge kommun [karta]. <https://www.openstreetmap.org/#map=9/55.8923/13.4802&layers=T> [2022-06-20]
- Pettersson, F. & Khan, J. (2020). Smart public transport in rural areas: Prospects, challenges and policy needs. I Paulsson, A. & Sørensen, C.H. (red.) *Shaping smart mobility futures: Governance and policy instruments in times of sustainability transitions*. Bingley: Emerald Publishing Limited, ss. 187-201.
- Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J. & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European Transport Research Review*, 14(1), ss. 1–17. doi:10.1186/s12544-022-00536-3.
- Portinson Hylander, J. (2021). *Constructing transit corridors: The politics of public transport policy and planning in Malmöhus and Skåne 1970 – 2020*. Diss. Lund: Lunds universitet. <https://lup.lub.lu.se/record/bc169def-c32c-4b75-ab88-e23c137bbca9>
- Region Skåne (2021). *Kollektivtrafik*. <https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/> [2022-06-02]
- Region Skåne (2022a). *Näringsliv och arbetsmarknad i Höör*. https://filer.skane.se/kommunrapporter/Kommunrapport_Hoor.html#6_Pendling [2022-05-10]
- Region Skåne (2022b). *Näringsliv och arbetsmarknad i Östra Göinge*. https://filer.skane.se/kommunrapporter/Kommunrapport_Ostra%20Goinge.html#F%C3%B6rord [2022-05-10]
- Region Skåne (2017a). *Mobilitetsplan för Skåne*. Malmö: Region Skåne.
- Region Skåne (2020a). *Skånes Utvecklingsstrategi: Det Öppna Skåne 2030*. Malmö: Region Skåne.
- Region Skåne (2018). *Stationsnära läge 2.0: gemensamma principer för att stärka Skånes stationsnära lägen*. Malmö: Region Skåne.
- Region Skåne (2017b). *Strategi för ett Hållbart Transportsystem i Skåne 2050*. Malmö: Region Skåne.
- Region Skåne (2020b). *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030*. Malmö: Region Skåne.
- SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.
- Statistiska Centralbyrån (2022a). *Befolkningstäthet i Sverige*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige/> [2022-04-12]
- Statistiska Centralbyrån (2021a). *Folkmängd i riket, län och kommuner 30 september 2021 och befolkningsförändringar 1 januari–30 september 2021*. <https://www.scb.se/hitta->

[statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-land-och-riket/kvartal-13-2021/](https://www.scb.se/statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-land-och-riket/kvartal-13-2021/) [2022-05-02]

Statistiska Centralbyrån (2022b). *Invånare per kvadratkilometer efter region, kön och år*. <https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/124230> [2022-04-12]

Statistiska Centralbyrån (2021b). *Statistiska tätorter 2020, befolkning, landareal, befolkningstäthet*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter/> [2022-05-02]

Statistiska Centralbyrån (2021c). *Statistiska tätorter och småorter 2020*. Örebro: Statistiska centralbyrån. https://www.scb.se/contentassets/ec782888290c4c35bc9d6ef503a1c4bc/mi0810_2020a01_mi38br2201.pdf

Stjernborg, V. & Mattisson, O. (2016). The Role of Public Transport in Society: A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability*, 11(8), ss. 1-16. doi:10.3390/su8111120

Svensson, T. & Holmgren, J. (2012). *Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling: en kunskapsöversikt* (VTI rapport 739). Linköping: Statens väg och transportforskningsinstitut.

Sveriges kommuner och regioner (2021). *Kommungruppsindelning*. <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html> [2022-04-13]

Sveriges riksdag (2019). *Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning* (2019/20:RFR10). Stockholm: Riksdagstryckeriet.

Tillväxtverket (2017). *Utveckla svenska städer: planera för smart tillväxt* (Rapport 0234). Stockholm: Tillväxtverket. <https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/publikationer/publikationer-2017/2017-11-06-utveckla-svenska-stader.html>

Trafikverket (2020). *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037* (2020:186). Borlänge: Trafikverket. <https://trafikverket.ineko.se/se/inriktningsunderlag-inför-transportinfrastrukturplaneringen-för-perioden-20222033-och-20222037>

Trivector (2022). *Olika perspektiv på spårfaktorn: Resande, fastighetsvärden och byggande, sociala nyttor*. <https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2022/03/2022-02-22-sparfaktorn-rapport-v1-0.pdf>

Walker, J. (2008). Purpose-driven public transport: creating a clear conversation about public transport goals. *Journal of Transport Geography*, 16(6), ss. 436-442. doi:10.1016/j.jtrangeo.2008.06.005

Winslott Hiselius, L., Khan, J., Smidfelt Rosqvist, L., Lund, E., Nilsson, L., & Nilsson, M. (2020). *En rättvis omställning av transportsystemet: En analys av de sociala effekterna av styrmedel för minskade klimatutsläpp* (Trafik och väg; Bulletin 318). Lund: Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. <https://portal.research.lu.se/sv/publications/en-r%C3%A4ttvis-omst%C3%A4llning-av-transportsystemet-en-analys-av-de-sociala-effekterna-av-styrmedel-för-minskade-klimatutsläpp>

Winslott Hiselius, L. (2021). *Kollektivtrafiken och klimatutmaningen - tid för ett nytt perspektiv* (K2 Outreach 2021:3). https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2021_3_0.pdf

Winslott Hiselius, L. & Smidfelt Rosqvist, L. (2018). Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets: The Swedish case. *Journal of Cleaner Production*, 182, ss. 331-337. doi:10.1016/j.jclepro.2018.02.072

WSP (2018). *Så här kan kollektivtrafiken bidra till minskade klimatutsläpp* (WSP Rapport). <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-kollektivtrafikens-bidrag-till-klimatmal.pdf>

WSP (2017). *Kollektivtrafikens samhällsnytta* (WSP Rapport). <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/fakta/branschfakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta-rapport-2017>

Östra Göinge (2022). *Gymnasieskola*. <https://www.ostragoinge.se/utbildning/gymnasieskolan/> [2022-05-30]

Östra Göinge. (u.å.). *Trafikstrategi – En strategi för ett hållbart resande*. Broby: Östra Göinge Kommun.

Östra Göinge. (2019). *Översiktsplan för Östra Göinge – platsen för Skånes gröna hjärta*. Broby: Östra Göinge Kommun.

Bilagor

Bilaga 1: Intervjuguide

Inledande

- Presentation av mig och examensarbetet
 - Information och godkännande för inspelning av intervjun
- Kan du berätta lite om ditt arbete?

Utveckling av kollektivtrafiken / Tillväxt och utveckling

- Skulle du vilja beskriva er kommun lite?
 - Möjligheter/ styrkor och utmaningar
- Vilken betydelse har kollektivtrafiken för kommunen?
 - och på vilket sätt?
 - Hur skulle du beskriva kvalitén på kollektivtrafiken i kommunen idag?
 - Finns det några specifika åtgärder som du anser skulle behöva vidtas för att förbättra kollektivtrafiken?
- Så om du skulle summera från ovan, hur skulle kollektivtrafiken idealt se ut i kommunen?
- I översiktsplanen står att ni söker innovativa lösningar till kollektivtrafiken, hur ser det arbetet ut?

Tjörnarps (HÖÖR)

- Skulle du vilja beskriva Tjörnarps? (styrkor/möjligheter/utmaningar)
- Vilken betydelse har stationen för Tjörnarps?
 - Har det skett några förändringar Tjörnarps sedan tågstationen återinvigdes?
 - Hur har ni arbetat för att integrera stationen i orten? (kopplingar till GC mm.)
 - Hur påverkar tågstationen framtida planering för Tjörnarps?

Samverkan och planering

- Hur skulle du beskriva samarbetet med olika aktörer när det kommer till kollektivtrafikfrågor?
- /Hur skulle du beskriva samarbetet för att skapa förutsättningar för olika grupper i kommunen? (hur resonerar man med att alla ska kunna transportera sig i samhället)
- Finns det några intressekonflikter eller målkonflikter när det kommer till planering av kollektivtrafiken? / finns det några intressekonflikter eller målkonflikter mer generellt med de frågor du arbetar med? (prioriteringar)
- Hur resonerar ni kring det långsiktiga perspektivet när det gäller planering av kollektivtrafik?

- Vilken möjlighet har ni att påverka den långsiktiga planeringen?

Social hållbarhet och tillgänglighet

- Skiljer sig kollektivtrafikens roll i huvudorten jämfört med byarna och landsbygden?
 - Om ja, hur?
- Vad anser du att begreppet tillgänglighet innebär när det används i relation till kollektivtrafik?
- Hur kan kollektivtrafiken bidra till social hållbarhet?

Målsättningar

- Hur bidrar kollektivtrafiken till kommunens målsättningar och framtida ambitioner?

Avslutande

- Något att tillägga som inte kommit upp under intervjun?
- Skulle jag kunna kontakta dig igenom om det uppstår någon fråga?

Bilaga 2: Informationsbrev

Information och förfrågan om deltagande i intervjustudie

Syftet med studien är att undersöka betydelsen av och förväntningar på kollektivtrafiken i mindre orter och landsbygden i Skåne samt hur dessa eventuellt skiljer sig från den regionala synen på kollektivtrafiken. Jag är även intresserad av vilken roll som de olika aktörerna vill att kollektivtrafiken ska spela i samhället.

För att undersöka detta utförs en fallstudie i två kommuner i Skåne där en av kommunerna gärna ska ha tillgång till tågtrafik och den andra endast busstrafik. I fallstudien ingår dels en dokumentstudie av planerings- och styrdokument, dels en intervjustudie med tjänstepersoner.

Du tillfrågas härmed om att delta i denna studie. Ditt deltagande är helt frivilligt. Du kan när som helst avbryta ditt deltagande utan närmare motivering.

Intervjun beräknas ta 30–60 minuter. Vid godkännande kommer intervjun att spelas in och det inspelade materialet kommer endast användas till detta arbete. I det färdiga arbetet kommer deltagare i intervjun endast identifieras med en kort beskrivning av deras yrkesroll samt i vilken kommun de är verksamma i.

Innehållet i intervjun ingår som en del i ett examensarbete på civilingenjörsprogrammet i Väg- och vattenbyggnad vid Lunds Tekniska Högskola och kommer att presenteras i form av en uppsats.

Jag som skriver arbetet heter Matilda Magnusson. Har du några frågor så hör gärna av dig.

Student:
Matilda Magnusson
070-202 29 85
matilda.aa.magnusson@gmail.com

Handledare:
Vanessa Stjernborg
vanessa.stjernborg@tft.lth.se