



LUND UNIVERSITY

Hållbar mobilitet i en polycentrisk region: Landsbygdens roll i Skånes transportsystem

Johansson, Michael

2026

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):
Johansson, M. (2026). *Hållbar mobilitet i en polycentrisk region: Landsbygdens roll i Skånes transportsystem*. (Hela Vägen Fram). Lunds Universitet.

Total number of authors:
1

Creative Commons License:
Ospecificerad

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Hållbar mobilitet i en polycentrisk region: Landsbygdens roll i Skånes transportsystem

Analys 2.

Michael Johansson

Lunds universitet

2026-02-20

För att citera rapporten:

Johansson, M (2026). Hållbar mobilitet i en polycentrisk region: Landsbygdens roll i Skånes transportsystem. Lunds universitet, vetenskaplig publikation inom projektet Hela Vägen Fram, 25s.

Samverkansprojektet: Hela Vägen Fram: Värdet av Hållbar Mobilitet på Landsbygden

Hela Vägen Fram: Värdet av Hållbar Mobilitet på Landsbygden är ett samverkansprojekt som drivs av Visit Skåne tillsammans med Lunds universitet, Skånetrafiken och Regional Utveckling i Region Skåne. Projektet adresserar dagens stora utmaning: det starka bilberoendet på landsbygden och avsaknaden av hållbara mobilitetsalternativ som möter människors faktiska behov. Genom att utveckla en ny modell för hur samhällsvinster och samhällskostnader kopplade till mobilitet mäts, vill projektet skapa ett bredare beslutsunderlag som går bortom traditionella nyckeltal som underskott per resa.

Projektet kartlägger vilka positiva effekter som uppstår när mobilitet fungerar – såsom ökad platsattraktivitet, tillgång till arbete, förbättrad folkhälsa och stärkt näringslivsutveckling – samt vilka kostnader som följer när mobiliteten brister. Resultatet blir en prototypmodell som synliggör dessa effekter i ekonomiska termer och som kan användas som grund för framtida samverkan, investeringar och policyutveckling. Projektet genomförs inom ramen för EU-projektet Share North Squared och löper mellan november 2025 och december 2026 med en projektbudget på 1,5 miljoner. Övriga partnerorganisationer inkluderar Tomelilla, Sjöbo och Svalöv kommun samt branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.

The project: The Full Journey: Unlocking the Value of Rural Mobility

The Full Journey: Unlocking the Value of Rural Mobility is a collaborative project led by Visit Skåne in collaboration with Lund University, Skånetrafiken and Regional Development at Region Skåne. The project addresses a major challenge today: the strong car dependency in rural areas and the lack of sustainable mobility alternatives that meet people's real needs. By developing a new model for measuring the societal benefits and costs linked to mobility, the project aims to create a broader decision-making foundation that goes beyond traditional indicators such as cost per trip. The project maps the positive effects that emerge when mobility functions well—such as increased place attractiveness, access to employment, improved public health and strengthened business development—as well as the costs that arise when mobility is lacking. The outcome is a prototype model that visualises these effects in economic terms and can serve as a basis for future collaboration, investment and policy development. The project is carried out within the EU initiative Share North Squared and runs from November 2025 to December 2026 with a project budget of 1.5 million SEK. Additional project partners include Tomelilla, Sjöbo and Svalöv Municipalities as well as The Swedish Public Transport Association.

Sammanfattning

Hur vi tar oss fram i vardagen påverkar inte bara vår egen livskvalitet, utan också klimatet, ekonomin och hur våra samhällen utvecklas. I Skåne, där både storstadsområden och gles landsbygd samsas i samma region, är mobilitet en särskilt viktig fråga. Den här rapporten undersöker vad ett stort antal regionala dokument säger om framtidens transporter med fokus på landsbygden.

Ett av de tydligaste resultaten är att bilen fortfarande dominerar resandet, särskilt utanför städerna. Resvaneundersökningen 2023 visar att ungefär hälften av alla resor i Skåne görs med bil. Detta är inte så konstigt på landsbygden, där avstånden är längre och kollektivtrafiken går mer sällan. Samtidigt försöker regionen ändra på detta: målen för 2030 och 2050 är ambitiösa, med tydligt fokus på fler som går, cyklar eller reser kollektivt.

Region Skåne har många strategier och planer som tillsammans målar upp en vision om ett mer hållbart transportsystem. Det handlar om allt från klimatstrategier och infrastrukturplaner till utvecklingsstrategier och bostadsanalyser. En stor styrka är att dessa dokument tar hjälp av omfattande data, som resvaneundersökningar, befolkningsprognoser och digitala kartverktyg. På så sätt finns ett stabilt faktaunderlag för besluten.

Men det finns också utmaningar. En viktig konflikt är skillnaden mellan ambition och verklighet: strategierna pekar mot ett mer hållbart resande, men beteendeförändringar går långsamt. Kollektivtrafiken är ofta för glest utbyggd för att vara ett realistiskt alternativ för många landsbygdsbor. Dessutom kräver nya satsningar stora ekonomiska resurser som kommuner och region ofta har svårt att avsätta.

Möjligheterna är samtidigt betydande. Digital teknik som till exempel appar för samåkning, anropsstyrd trafik och smart ruttplanering kan göra det lättare att resa hållbart även där traditionell kollektivtrafik inte bär sig. Utbyggd cykel- och gånginfrastruktur kan också spela stor roll, särskilt för kortare resor och för turism kopplad till natur- och rekreationsområden.

Slutsatsen är att Skåne har en stark riktning mot hållbar mobilitet, men att landsbygden behöver särskilt anpassade lösningar. Om regionen lyckas kombinera sina klimatmål med praktiska åtgärder som fungerar i glesare områden, finns goda förutsättningar för ett mer tillgängligt, klimatvänligt och rättvist transportsystem för alla skåningar.

Summary

How we move in our daily lives affects not only our personal well-being but also the climate, the economy, and the way our communities develop. In Skåne, a region combining dense cities with a widespread rural landscape mobility is a particularly important issue. This report examines what a broad set of regional documents says about the future of transport, with a special focus on rural areas.

One of the clearest findings is that the car still dominates everyday travel, especially outside the major towns. According to the 2023 travel survey, around half of all trips in Skåne are made by car. This is not surprising in rural areas where distances are long, services are scattered, and public transport runs infrequently. At the same time, the region aims to shift these patterns: the goals for 2030 and 2050 are ambitious, emphasizing a transition toward more walking, cycling, and public transport.

Region Skåne has developed numerous strategies and policy documents that together form a comprehensive vision for a sustainable transport system. These include climate and energy strategies, long-term transport plans, development strategies, and demographic and housing studies. A major strength is the use of data such as, for example travel surveys, population forecasts, and digital mapping tools which provide a solid evidence base for planning.

However, the analysis also reveals several challenges. A key tension lies between ambition and reality: while strategic documents point toward sustainable mobility, actual behaviour is changing slowly. Public transport coverage is often too limited to offer a viable alternative for many rural residents. Furthermore, implementing new measures requires substantial financial resources, which municipalities and regions often struggle to allocate.

At the same time, several opportunities are emerging. Digitalisation such as ride-sharing apps, demand-responsive public transport, and smart mobility services may help bridge gaps where traditional bus routes are less effective. Investments in cycling and walking infrastructure can also make a difference, particularly for short trips and for nature-based tourism.

In conclusion, Skåne has a strong strategic direction toward sustainable mobility, but rural areas require tailored solutions due to their unique conditions. If the region succeeds in aligning its climate ambitions with practical, localised measures that work outside urban centres, there is significant potential to build a more accessible, climate-friendly, and socially equitable transport system for all residents of Skåne.

Innehåll

Samverkansprojektet: Hela Vägen Fram: Värdet av Hållbar Mobilitet på Landsbygden	2
The project: The Full Journey: Unlocking the Value of Rural Mobility	2
Sammanfattning.....	3
Summary	4
1. Inledning	6
1.1. Problematisering.....	7
1.2. Syfte	8
1.3. Målsättning.....	8
2. Metod	8
2.1. Urval av dokument	8
2.2. Metodologisk analysprocess	9
2.3. Fördelar med metoden	10
2.4. Nackdelar och begränsningar med metoden	10
2.5. Sammanfattning av metodens genomförande	10
3. Analys	11
3.1. Kvantitativa data och siffror (Skåne, landsbygdsresor och befolkning)	11
3.2. Tidsaspekt och prioritering (mål 2025–2050)	12
3.3. Tidskonflikter och samspel.....	12
3.4. Finansiering och ekonomiska aspekter	13
3.5. Intressentperspektiv	13
3.6. Digitalisering och nya teknologier	14
3.7. Miljö och klimatpåverkan.....	15
4. SWOT-analys: Hållbar mobilitet på Skånes landsbygd	16
5. Diskussion	18
6. Sammanfattning.....	22
7. Slutsatser	22
Referenser	24

1. Inledning

Region Skåne är Sveriges sydligaste region och hör till landets mest dynamiska och folkrika områden. Med en yta på cirka 10 965 km² och omkring 1,4 miljoner invånare år 2024 är det den tredje mest befolkade regionen i Sverige, och här bor ungefär 13 % av landets befolkning (Ekonomifakta, 2025; Region Skåne, 2025). Skåne består av 33 kommuner och har både stora urbana centra som Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad, samt omfattande landsbygdsområden och mindre tätorter. Regionen är också internationellt kopplad genom Öresundsbron till Danmark, vilket ger betydande pendlingsströmmar och arbetsmarknadsintegration över gränsen (Interreg North Sea, 2025).

Det skånska landskapet är geografiskt och funktionellt komplext. Det kännetecknas av god jordbruksmark, ett utbyggt transportnät och en polycentrisk struktur där flera städer och tätorter fungerar som regionala nav för arbete och service med omgivande rurala områden (Utveckling Skåne, 2025). Denna mix av tätortsnära landsbygd och mera avlägsna landskap skapar både möjligheter och utmaningar för planeringen av mobilitet, inte minst när det gäller att balansera klimatmål, social inkludering och ekonomisk utveckling.

Mobilitet är en avgörande faktor för individers vardagsliv och för den regionala strukturen som helhet. Transportsystemets funktion påverkar i hög grad arbetsmarknadspendling, bostadsval, serviceaccess och rekreationstillgång, vilket i sin tur påverkar både regional ekonomi och invånarnas livskvalitet. I Skåne är dessa sammanhang särskilt relevanta på grund av regionens höga befolkningstillväxt, dess betydelse för gränsöverskridande arbetsmarknader och den geografiska spridningen av bebyggelse.

De dokument som analyseras i denna studie omfattar en bred uppsättning offentliga underlag, allt från strategiska planer och transportinfrastrukturplaner till befolknings- och resvaneundersökningar, samt klimat- och energistrategier. Dessa omfattar bland annat *Transportstrategi 2050*, *Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037*, *Resvaneundersökning 2023*, *Befolkningsprognoser* och *Klimat- och energistrategi för Skåne*. Tillsammans ger dessa dokument en omfattande bild av hur mobilitet på den skånska landsbygden förstås, planeras och prioriteras i policy och planering.

Genom denna dokumentanalys kan vi identifiera både styrkor och svagheter i regionens strategiska arbete, samt kartlägga möjligheter och hot för implementeringen av hållbara transportlösningar. Analysens fokus ligger på hur strategiska mål översätts till konkreta insatser – och hur dessa kan möta landsbygdens unika behov. Detta är av betydelse inte bara för planering och policy, utan även för forskare, planerare och beslutsfattare som vill främja hållbar mobilitet i rurala områden och skapa jämlik tillgång till tjänster, arbete och sociala kontakter för hela befolkningen.

1.1. Problematisering

Den skånska landsbygden står inför flera långvariga och sammanlänkade problem när det gäller mobilitet. En central fråga är det fortsatta bilberoendet bland invånare i rurala områden, vilket i hög grad beror på begränsad kollektivtrafiktäckning, långa resvägar och en bristfällig integration av transport och fysisk planering. Resvaneundersökningar visar att majoriteten av resorna i regionen fortfarande sker med privatbil, särskilt utanför de större orterna, vilket medför ökade utsläpp av växthusgaser och motverkar regionens klimatmål (Region Skåne, 2024). Dessa mönster indikerar svårigheter att uppnå ambitiösa mål för hållbara resor, särskilt i områden där kollektivtrafiken är mindre tillgänglig eller mindre frekvent.

Ett annat problem är kopplingen mellan mobilitet och demografiska förändringar. Den skånska befolkningen fortsätter att växa där prognoser indikerar att den kan nå omkring 1 490 600 personer år 2034, med en fortsatt hög befolkningstillväxt jämfört med rikssnittet (Region Skåne, 2025). Samtidigt sker en förändring i befolkningsstrukturen med en ökande andel äldre invånare, vilket innebär ökade krav på tillgänglighet till service och vård utan bil (Region Skåne, 2025). Detta förstärker behovet av att utveckla hållbara transportlösningar som är socialt inkluderande och tillgängliga för särskilt utsatta grupper.

Samtidigt spelar bostadsmarknadens dynamik in i mobilitetsproblematiken. Studier över flyttkedjor och bostadsrörlighet visar att unga vuxna ofta är beroende av kollektivtrafik för att kunna pendla till arbete och utbildning, vilket kräver en funktionsduglig transportinfrastruktur även i mindre tätbefolkade områden (Region Skåne, 2024). Kombinerat med en region som karaktäriseras av både stark urbanisering och spridd landsbygdsbosättning uppstår utmaningar för att utforma transportlösningar som både är ekonomiskt hållbara och socialt rättvisa.

Klimat- och energistrategin för Skåne betonar behovet av kraftfulla åtgärder för att minska klimatpåverkan från transportsektorn, inklusive omställning från privatbil till kollektivtrafik, cykel och gång (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025). Denna breda klimatambition ställer krav på förändrade beteenden, infrastrukturesatsningar och samordnade åtgärder mellan olika planeringsnivåer. Utmaningarna ligger i att säkerställa att dessa ambitioner faktiskt realiseras genom konkreta handlingar och resurser, snarare än förblir övergripande policyutspel.

Ett återkommande tema i flera dokument är bristen på samordning och finansiering för att stödja genomförandet av transportstrategier, särskilt i landsbygdsområden där befolkningen är gles och avstånden långa. Kommunala resurser är ofta begränsade, och utan effektiv regional koordination finns risk för att planer förblir pappersarbete snarare än verkställda program.

Den komplexa situationen i Skåne visar att hållbar mobilitet inte bara handlar om tekniska lösningar, utan också om hur transportsystemet integreras med bostadsplanering, arbetsmarknadspendling, social service och rekreationstillgång. För att skapa ett system som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart krävs därför helhetstänkande där strategier för transport, samhällsplanering, klimat och social inclusion är ömsesidigt integrerade och praktiskt genomförbara i vardagslivet för såväl landsbygdsbor som stadsbor.

1.2. Syfte

Syftet med denna dokumentanalys är att undersöka hur olika regionala dokument beskriver, planerar och prioriterar mobilitet på den skånska landsbygden. Analysen fokuserar särskilt på hållbarhet och identifierar styrkor, svagheter, möjligheter och hot (SWOT) i relation till transportlösningar.

Målet är att ge en kritisk översikt som kan bidra till bättre planering och policyutveckling. Analysen syftar också till att förstå kopplingar mellan olika sektorer – såsom bostäder, arbetsmarknad, klimat och infrastruktur för att identifiera hur dessa påverkar landsbygdens mobilitet.

Genom att jämföra strategiska dokument, statistik och resvaneundersökningar kan man dra slutsatser om vilka åtgärder som är mest effektiva för att öka hållbarheten och minska bilberoendet på landsbygden.

1.3. Målsättning

- Kartläggning av teman: Identifiera hur mobilitet, kollektivtrafik och hållbarhet behandlas i dokumenten.
- Identifiering av strategier: Se vilka lösningar och prioriteringar som finns för landsbygdsområden.
- Analys av hinder och drivkrafter: Bedöma faktorer som påverkar implementering av transportlösningar.
- Rekommendationer: Utifrån analysen ge förslag på hur regionen kan förbättra hållbar mobilitet.

Målsättningen är även att skapa en helhetsbild av landsbygdens mobilitet i Skåne genom en kritisk granskning av både strategiska dokument och empiriska data.

2. Metod

Denna studie bygger på kvalitativ dokumentanalys, en metod som används för systematisk granskning av texter och dokument för att identifiera teman, mönster, prioriteringar och strategier (Bowen, 2009). Syftet med dokumentanalysen är att skapa en helhetsförståelse för hur mobilitet på den skånska landsbygden planeras och prioriteras, med fokus på hållbarhet, social inkludering och regional utveckling. Dokumentanalys är särskilt lämplig för studier där man vill förstå policyinriktning, strategiska mål och praktisk implementering utan att själv samla in primärdata, såsom intervjuer eller fältobservationer.

2.1. Urval av dokument

Dokumentet valdes med avsikt att täcka flera dimensioner av mobilitet och dess kopplingar till samhällsplanering. Urvalet omfattade strategiska planer, transportinfrastrukturplaner, resvaneundersökningar, klimat- och energidokument, befolkningsprognoser, bostadsmarknadsstudier, arbetsmarknadsanalyser, digitalisering och visualiseringsverktyg. Syftet var att säkerställa att analysen inte bara fokuserar på tekniska aspekter av transport,

utan även på sociala, ekonomiska och ekologiska dimensioner. De analyserade dokumenten inkluderar bland annat:

- Transportstrategi 2050: långsiktiga mål och visioner för ett hållbart transportsystem.
- Kollektivtrafik i det öppna Skåne: utmaningar och möjligheter för kollektivtrafik på landsbygden.
- Kollektivtrafik till naturen: tillgänglighet till rekreationsområden.
- Prioriterade kompetensbehov i Skåne: transportens roll i arbetsmarknad och pendling.
- UAPS-webb: regional näringslivsplanering.
- Modell för bostadsefterfrågan 2025: koppling mellan bostäder och mobilitet.
- Klimat- och energistrategi för Skåne: hållbarhetsmål.
- Skånes befolkningsprognos 2025–2034: demografiska förändringar.
- Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037: planerade investeringar.
- Resvaneundersökning 2023: resmönster och beteenden.
- Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden: bostäders påverkan på resor.
- RU Förstudie äldre bostäder: äldreomsorg och transportbehov.
- Regional utvecklingsstrategi för Skåne: övergripande utvecklingsmål.
- Regionplan för Skåne 2022–2040: fysisk planering och transport.
- Regionsamverkan – funktionalitet: digitalisering och transportkopplingar.
- Storymaps ArcGIS: visualisering av mobilitetsdata.

2.2. Metodologisk analysprocess

Analysen genomfördes med tematisk kodning (Braun & Clarke, 2006), där dokumenten systematiskt lästes och kodades utifrån centrala teman såsom:

- Styrkor: identifierade möjligheter och befintliga goda exempel, till exempel digitalisering, planerad cykelinfrastruktur, satsningar på kollektivtrafik.
- Svagheter: brister i resurser, gles kollektivtrafik, regionala skillnader, bristande samordning mellan kommuner och region.
- Möjligheter: integration av smarta mobilitetslösningar, utveckling av hållbara bostadsområden nära transport, ökad användning av cykel och gång.
- Hot: ekonomiska begränsningar, politiska förändringar, klimatpåverkan och demografiska utmaningar.

Denna indelning i teman möjliggjorde utvecklingen av en SWOT-analys, som är en analytisk metod för att systematiskt identifiera Strengths (styrkor), Weaknesses (svagheter), Opportunities (möjligheter) och Threats (hot) i ett specifikt sammanhang (Gürel & Tat, 2017). SWOT-analysen används ofta i strategisk planering och policyutveckling för att tydliggöra både interna och externa faktorer som påverkar implementering av mål och strategier. I denna rapport är SWOT-analysen central eftersom den:

- Samlar information från ett stort och varierat dokumentmaterial på ett överskådligt sätt.
- Identifierar nyckelfaktorer som påverkar hållbar mobilitet på landsbygden, både positiva och negativa.

- Underlättar strategiska slutsatser om vilka åtgärder som bör prioriteras, och vilka risker som behöver hanteras.
- Kopplar samman olika dokument och perspektiv, från resvanor och demografi till infrastruktur och klimatmål, vilket ger en helhetsbild.

2.3. Fördelar med metoden

Kvalitativ dokumentanalys och SWOT-ramverket erbjuder flera styrkor:

- Möjlighet att analysera ett stort antal strategier och policyer utan primärdatainsamling.
- Ger historisk och kontextuell förståelse, vilket är viktigt när dokumenten spänner över flera tidsperioder (2022–2050).
- Tillåter jämförelse mellan olika dokumenttyper (statistik, planeringsunderlag, strategier) och perspektiv (transport, klimat, bostäder, arbetsmarknad).
- SWOT-analysen strukturerar analysen och tydliggör hur styrkor kan förstärkas, svagheter minskas, möjligheter utnyttjas och hot motverkas.

2.4. Nackdelar och begränsningar med metoden

Trots fördelarna finns även begränsningar med metoden:

- Beroende av tillgång och kvalitet på dokumenten; om de är föråldrade eller ofullständiga kan analysen bli mindre representativ.
- Dokumentanalysen mäter inte faktiska beteenden eller observerar implementering – den visar endast hur strategier och planer är formulerade.
- Tolkning av dokument är subjektiv, vilket kräver noggrann kodning och triangulering av data.
- SWOT är generellt beskrivande, vilket innebär att åtgärdsförslag kan behöva kompletteras med empiriska studier och kostnadsbedömningar.

2.5. Sammanfattning av metodens genomförande

Genom systematisk genomgång av 16 dokument, tematisk kodning och SWOT-analys har studien identifierat både strategiska intentioner och potentiella brister i Skånes mobilitetspolitik. Dokumentanalysen, i kombination med SWOT-ramverket, ger en helhetsbild av styrkor, svagheter, möjligheter och hot, vilket skapar en solid grund för slutsatser och rekommendationer om hållbar mobilitet på landsbygden. Denna metodologiska ansats möjliggör också en reflektion över hur långsiktiga strategier kan omsättas i konkreta åtgärder som möter både dagens och framtidens behov.

3. Analys

3.1. Kvantitativa data och siffror (Skåne, landsbygdsresor och befolkning)

Region Skåne genomför regelbundet resvaneundersökningar som ger ett empiriskt underlag för analys av resvanor och mobilitetstrender i regionen. Den senaste undersökningen från 2023 visar att nära 39 000 skåningar deltog och över 53 000 resor registrerades under mätperioden (Region Skåne, 2024). Av dessa resor gjordes 49 % med bil, medan cykel stod för 17 %, buss 13 %, tåg 12 % och gång 7 % av det totala resandet (Region Skåne, 2024; se också *Resvaneundersökning 2023*). Dessa siffror illustrerar tydligt att bil fortfarande dominerar som färdmedel i Skåne, men att kollektivtrafik och aktiva färdmedel tillsammans utgör en betydande andel av resorna.

Jämförelse med tidigare år visar att kollektivtrafikresandet har ökat över tid, från cirka 25 % år 2018 till ungefär 25–27 % år 2023 (med buss och tåg tillsammans) och samtidigt har andelen gång och cykel legat stabilt runt 24 % (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025). Detta tyder på en långsam beteendeförändring mot hållbarare mobilitet, men också att övergången från privatbil ännu är begränsad. Därtill visar klimat- och energistrategin att kollektivtrafiken i Skåne är fossilbränslefri sedan 2019, vilket stärker dess roll i omställning mot ett hållbart transportsystem (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025).

Antalet resor per person och dag varierar mellan kommuner med olika geografi och bebyggelsestruktur. I exempelvis Landskrona stad görs cirka 1,6 resor per person och dag, medan genomsnittet för hela regionen ligger något högre, 1,8 resor per dag (Region Skåne, 2024). I mer glesbefolkade kommuner, såsom Osby, uppgår resandet till ca 1,9 resor per person och dag, vilket indikerar både fler kortare vardagsresor och längre avstånd till viktiga funktioner som arbete, service och skolor. Dessa skillnader i resvanor pekar på att landsbygdsbor ofta behöver göra fler och längre resor för att nå grundläggande funktioner, vilket i sin tur tenderar att öka bilberoendet och påverka klimatpåverkan negativt.

Befolkningsutveckling är central för framtida transportbehov. Enligt Region Skåne beräknas befolkningen öka med cirka 95 000 invånare under perioden 2023–2032, vilket motsvarar en tillväxt på cirka 6,7 % (Region Skåne, 2025). Samtidigt innebär demografiska förändringar att andelen äldre ökar, en trend som ger ökade krav på tillgänglighet eftersom äldre i större utsträckning är beroende av tillgänglig kollektivtrafik eller alternativa transportlösningar när de inte längre kan köra bil (Region Skåne, 2025). Även urbanisering och koncentration av jobb i tätorter bidrar till att pendling och regionalt resande fortsätter vara en viktig fråga för planeringen.

Kvantitativa data ger således en empirisk grund för analysen: bilresandet dominerar, kollektivtrafikens användning växer långsamt, aktiva färdmedel har stabil närvaro, och resmönster varierar betydligt mellan tätorter och landsbygd. Befolkningsökningen förstärker behovet av systematisk planering för att möta framtida mobilitetsbehov, inklusive behov av klimatsmarta alternativ och förbättrad kollektivtrafikinfrastruktur.

3.2. Tidsaspekt och prioritering (mål 2025–2050)

De regionala transportdokumenten i Skåne omfattar mål på olika tidshorisonter vilket både skapar en strategisk röd tråd och riskerar potentiella konflikter i genomförandet. Klimat- och energistrategin för Skåne sätter upp ambitiösa mål för 2030, inklusive att utsläppen från transportsektorn ska vara minst 70 % lägre än år 2010, och att andelen resor med gång och cykel ska vara minst 30 % samt kollektivtrafik minst 28 % av totala resor (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025). Dessa mål speglar en tydlig kortsiktig ambition att skapa en snabb omställning i resmönster.

För perioden 2026–2037 siktar den Regionala transportinfrastrukturplanen på praktiska investeringar. Den remitterade planen föreslår totalt 7,4 miljarder kronor i statliga investeringar där majoriteten, cirka 3,3 miljarder kronor, avsätts för regionala vägar, medan 1,4 miljarder kronor avsätts för kollektivtrafikåtgärder och 1 miljard kronor för cykelinfrastruktur (Region Skåne, 2025). Dessa satsningar är avsedda att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och hållbara transportalternativ, vilket representerar ett medellångsiktigt perspektiv på hur transportsystemet bör förstärkas funktionellt.

På längre sikt utgör Transportstrategin för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 visionen för hur transportsystemet i sin helhet ska utvecklas. Strategin föreslår att bilandelen ska minska och att andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka samt krav på fossilfri transport år 2050 (Region Skåne, 2017/2024). Strategin fungerar som en övergripande ram som anger riktning för samordning av kortsiktiga och medellånga mål samt för investeringar i infrastruktur och service.

3.3. Tidskonflikter och samspel

Det finns ett tydligt samband mellan dessa målnivåer, där kortsiktiga mål utgör delmål för längre strategier och där medellånga planer ska möjliggöra realisering av kortsiktiga krav. Konflikter uppstår exempelvis när långsiktiga mål saknar tydliga mätbara delmål eller när finansieringsbeslut inte är tillräckligt detaljerade för att säkerställa kontinuitet mellan planperioder. Exempelvis finns kritiska röster som påpekar att vissa versioner av transportstrategin 2050 saknar tydliga uppföljningsmetoder för färdmedelsmål, vilket gör det svårt att utvärdera framsteg mot 2050-målen (Region Skåne, 2017/2024; se även *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*).

Samtidigt skapar dessa dokument en process av målkaskad, där målen för 2030 ger grundläggande riktlinjer för beteendeförändring och klimatmål, investeringsplanerna 2026–2037 tilldelar resurser till åtgärder som ska möjliggöra förändringarna, och strategin för 2050 erbjuder visionen för ett helt omvandlat transportlandskap i Skåne. För att dessa ska samverka krävs dock att målbildens implementering kontinuerligt följs upp genom exempelvis resvaneundersökningar och indikatorer på tillgänglighet och hållbarhet, något som för närvarande är pågående men inte fullt institutionaliserat i alla planeringsdokument.

3.4. Finansiering och ekonomiska aspekter

Regionens investeringar i transportinfrastruktur visar både vilja att stödja hållbar mobilitet och de begränsningar i resurser som präglar genomförandet. Den regionala transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 förväntas mobilisera ungefär 7,4 miljarder kronor i statliga medel (Region Skåne, 2025). Av dessa avsätts cirka 3,3 miljarder kronor för regionala vägprojekt, vilket är en dominant post i investeringsbilden och speglar behovet att stärka framkomlighet och kontinuitet i vägnätet. Samtidigt har kollektivtrafikåtgärder cirka 1,4 miljarder kronor avsatta och cykelinfrastruktur cirka 1 miljard kronor, vilket indikerar att hållbarhetsåtgärder är prioriterade i en betydande del av resurserna (Region Skåne, 2025).

Investeringarna i cykelinfrastruktur är särskilt intressanta då de syftar till att göra cykeln till ett mer konkurrenskraftigt alternativ för både korta vardagsresor och längre pendlingar – inte minst i periurbana områden där reslängderna är modesta och cykelpotentialen är hög (se *Så reser vi i Skåne*, 2024). Samtidigt är knappheten i finansiering ett tydligt hinder: remissversioner av planen pekar på att budgeten inte täcker alla identifierade behov, vilket kan leda till att vissa hållbarhetsmål skjuts fram i tiden eller prioriteras ned till förmån för mer omedelbara framkomlighetsbehov.

De ekonomiska begränsningarna är dessutom kopplade till politiska prioriteringar. Ökade satsningar på cykel, kollektivtrafik och teknologiska lösningar kräver långsiktiga åtaganden från både stats- och regionala nivåer. Detta innebär att beslut måste balansera kortsiktiga samhällsnyttor såsom vägsäkerhet och företagslogistik med långsiktiga hållbarhetsmål. I detta ligger också en spänning mellan att finansiera rörlighetslösningar för stora befolkningar i urbana områden och att tillgodose landsbygdens behov med samma grad av kvalitet och tillgänglighet.

3.5. Intressentperspektiv

Mobilitet engagerar många olika aktörer utöver region och kommuner, och ett effektivt mobilitetssystem kräver samverkan mellan flera intressenter:

Region och kommuner

Region Skåne ansvarar för övergripande mål och planer, medan kommunerna ofta är ytterst ansvariga för lokal implementering, exempelvis i trafikförsörjningsprogram och lokal kollektivtrafikplanering (Region Skåne, 2025). Detta innebär att kommunal planering måste vara i linje med regionala mål för hållbar mobilitet, vilket kräver samordning på flera nivåer.

Näringsliv och turism

Dokument som *UAPS-webb* och *Kollektivtrafik till naturen* visar att näringslivet och turismaktörer är beroende av tillgänglighet och mobilitet för att nå kunder och anställda. Turismens behov är särskilt framträdande i områden med naturattraktioner, där kollektivtrafik till rekreationsområden kan förstärka både besöksnäring och hållbarhetsmål.

Invånare och civilsamhälle

Invånare är både observatörer och aktiva deltagare i mobilitetssystemet.

Resvaneundersökningar samlar deras beteenden som dataunderlag och deras val påverkar efterfrågan på tjänster som bussar, cykelleder och gångvägar. Civilsamhället kan också organisera initiativ som cykelkampanjer eller samåkningstjänster som kompletterar formell planering.

Företag och arbetsgivare

Företag påverkas av arbetsresor, logistik och pendling. De kan också ha direkt påverkan genom att subventionera kollektivtrafikkort eller främja cykling bland anställda. Detta visar att mobilitet är en integrerad fråga i arbetsplatsers marknad och personalpolicyer.

Intressentkoordinering

Effektiv mobilitetsplanering kräver samverkan mellan dessa aktörer, eftersom ingen aktör ensam kan lösa landsbygdens mobilitetsutmaningar. Exempelvis visar dokument som *Skånepanelen 2025* att dialog med invånare i landsbygdsprojekt som SkåneFlex bidrar till att testa flexibla kollektivtrafiktjänster (Region Skåne, 2025). Detta betonar behovet av interaktiv planeringsprocess snarare än top-down-beslut.

3.6. Digitalisering och nya teknologier

Digitalisering och teknologiska lösningar spelar en växande roll för mobilitet, särskilt i landsbygdsområden där traditionell kollektivtrafik kan vara mindre kostnadseffektiv.

Kartvisualisering och resedata

Verktyg som **StoryMaps** och **ArcGIS** används för att visualisera resmönster, kapacitetsflöden och infrastrukturbehov, vilket ger beslutsfattare och allmänheten tydligare insikter om var satsningar behövs. Denna form av datadriven planering kan bidra till bättre prioriteringar och uppföljning.

Smart mobilitet och on-demand-lösningar

Internationell forskning visar att digitaliserade mobilitetstjänster, såsom bokningsbaserade kollektivtrafiktjänster, samåkning och mobilitetsappar, kan öka flexibiliteten för landsbygdsbor genom att optimera resurser där fasta busslinjer är mindre kostnadseffektiva (Ait-Ali & Peterson, 2025). Även om dessa lösningar inte är uttalat utvecklade i alla skånska dokument, finns initiativ som SkåneFlex som testar mer flexibla transportlösningar, vilket visar på potential för digitala innovationer i regional planering (Region Skåne, 2025; Skånepanelen, 2025).

Digitalisering kan alltså möjliggöra anpassade mobilitetslösningar som bättre matchar efterfrågan, särskilt i landsbygdsområden. Framgångsrik implementering förutsätter dock investeringar i digital infrastruktur, robust nätverkstillgång och användarkultur bland invånare, vilket är särskilt viktigt i glesbygdsområden där tekniska barriärer kan vara ett hinder.

3.7. Miljö och klimatpåverkan

Transportsektorns klimatpåverkan är central i Skånes regionala strategier. Klimat- och energistrategin 2025–2030 anger att transportutsläppen ska vara minst 70 % lägre än år 2010 senast 2030, vilket kräver kraftiga förändringar i både teknisk infrastruktur och resvanor (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025). Strategin visar även att en betydande del av befolkningen redan bor nära hållplatser, vilket ger potential för ökade kollektivtrafikresor (Länsstyrelsen Skåne et al., 2025).

Färdmedelsfördelningen i resvaneundersökningen 2023 visar att bil fortfarande står för nästan hälften av alla resor, medan kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans utgör mer än en tredjedel (Region Skåne, 2024). Övergång från privatbil till kollektivtrafik, cykel och gång har hög klimatnytta eftersom tåg och buss har lägre utsläpp per passagerare, och gång/cykel har nästan noll direkta utsläpp. Att integrera klimatmål med transportplanering innebär att prioritera investeringar där utsläppsminskningarna är största möjliga – t.ex. kollektivtrafikförbättringar och utbyggnad av cykelnätverk i områden med hög andel korta resor.

Eventuella risker och osäkerheter

Flera risker påverkar möjligheten att uppnå målen för hållbar mobilitet:

Politiska förändringar

Politiska skiften kan omprioritera resurser och påverka långsiktiga satsningar. En förändrad politisk agenda kan leda till att hållbarhetsmål förlorar prioritet till förmån för kortsiktiga ekonomiska mål.

Ekonomiska begränsningar

Investeringskostnader och budgetbegränsningar kan bromsa planerade infrastruktursatsningar, särskilt om kostnaderna ökar mer än planerat eller om prioriteringar ändras.

Teknik och beteende

Förändringar i resbeteenden, exempelvis till följd av pandemier eller teknologiska trender som distansarbete, kan göra historiska prognoser mindre tillförlitliga. Resvaneundersökningar bygger på självrapportering vilket kan introducera fel och bias.

Klimatpåverkan och extremväder

Klimatförändringar kan också utgöra ett fysiskt hot mot transportinfrastruktur genom extremväder, översvämningar eller stormar, vilket kan påverka framkomlighet och transporttjänster, särskilt i landsbygdsområden där redundans i nätverket är mindre.

Analysen visar att Skåne har omfattande strategier och planer för hållbar mobilitet, men att implementeringen möter både strukturella och praktiska utmaningar. Kvantitativa data visar långsamma men positiva förändringar mot hållbarare mobilitetsmönster, medan tidsaspekter och finansiering visar på komplexa avvägningar mellan olika målperioder och prioriterade

satsningar. Lokala exempel visar den stora skillnaden i resvanor och möjligheter beroende på kontext, och intressentperspektivet understryker behovet av samverkan mellan aktörer på flera nivåer.

Digitalisering och nya teknologier erbjuder betydande potential, men kräver planering och investeringar, särskilt i landsbygdsområden. Klimatmål kräver både beteendeförändringar och strukturella satsningar, medan risker och osäkerheter måste hanteras genom flexibilitet i planering och uppföljning.

4. SWOT-analys: Hållbar mobilitet på Skånes landsbygd

Styrkor

Skåne har ett starkt strategiskt ramverk för hållbar mobilitet, vilket utgör en betydande styrka. Dokument som Transportstrategi 2050, Regional utvecklingsstrategi för Skåne och Klimat- och energistrategi erbjuder långsiktiga mål och visioner som tydligt signalerar regionens ambition att minska transportsektorns klimatpåverkan och främja social inkludering (Region Skåne, 2024; Länsstyrelsen Skåne, 2021). Denna styrka ligger i att målen är både övergripande och integrerade över olika sektorer, från infrastruktur till bostadsplanering och arbetsmarknad.

Datadrivna underlag såsom Resvaneundersökning 2023, befolkningsprognoser 2025–2034 och visualiseringar i ArcGIS Storymaps ger beslutsfattare möjligheten att basera planering på fakta snarare än antaganden (Region Skåne, 2024; Storymaps ArcGIS, 2023). Denna evidensbaserade grund är avgörande för att identifiera var investeringar behövs, vilka resmönster som dominerar och vilka grupper som är mest beroende av olika transportsätt.

Dessutom erbjuder långsiktig infrastrukturplanering genom Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 och Regionplan 2022–2040 en strukturerad möjlighet att integrera hållbara transportlösningar i både urbana och rurala miljöer. Detta innebär att investeringar i vägar, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och gångstråk kan koordineras över tid, vilket stärker möjligheterna att gradvis förändra resvanor på landsbygden.

Svagheter

Trots strategiska styrkor finns betydande svagheter. Bilberoendet på landsbygden är högt, vilket framgår av resvaneundersökningen som visar att cirka hälften av alla resor sker med bil, särskilt i glesbygdsområden där kollektivtrafiken är begränsad (Region Skåne, 2024). Detta gör det svårt att snabbt minska utsläppen och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Kollektivtrafiktäckningen är otillräcklig i många delar av landsbygden, som beskrivs i dokumenten *Kollektivtrafik i det öppna Skåne* och *Kollektivtrafik till naturen* (Region Skåne, 2023). Linjenätet är sparsamt och turtätheten låg, vilket gör kollektivtrafiken mindre konkurrenskraftig jämfört med bilen.

Ekonomiska begränsningar är ytterligare en svaghet. Låg befolkningstäthet gör det kostsamt att upprätthålla både kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Detta kan leda till att investeringar prioriteras i tätorter, medan landsbygden får sämre tillgång till hållbara alternativ.

Slutligen finns en risk för otillräcklig implementering. Ambitiösa strategier som Transportstrategi 2050 och Klimat- och energistrategin kan möta hinder vid lokalt genomförande på grund av resursbrist, organisatoriska skillnader mellan kommuner och bristande samordning mellan regionala och lokala aktörer.

Möjligheter

Det finns flera möjligheter att förbättra hållbar mobilitet på landsbygden. Digitalisering och smarta lösningar, såsom app-baserad kollektivtrafikplanering, bokningstjänster och samåkningslösningar, kan minska bilberoendet och öka flexibiliteten för landsbygdsresenärer (Storymaps ArcGIS, 2023; Regionsamverkan, 2023). Dessa lösningar kan särskilt effektivisera resor i glesbygdsområden där traditionella busslinjer är mindre kostnadseffektiva.

En annan möjlighet är samordnad kollektivtrafik, där regionala buss- och tågförbindelser integreras med lokal trafik, vilket skapar effektiva kombinationsresor och förbättrar tillgängligheten.

Cykel- och gånginfrastruktur utgör ytterligare en möjlighet, särskilt i samband med rekreationsområden, där satsningar kan öka både hållbar mobilitet och turism, som framgår i *Kollektivtrafik till naturen* (Region Skåne, 2023).

Slutligen kan integrerad planering mellan bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafik minska reslängder, vilket stärker social inkludering och möjliggör mer hållbara resmönster.

Hot

Det finns flera hot som kan påverka genomförandet av hållbar mobilitet på landsbygden. Fortsatt bilberoende innebär att klimatmål och kollektivtrafikinitiativ riskerar att misslyckas om resvanor inte förändras.

Ökat befolkningstryck, enligt befolkningsprognoser, kan leda till större efterfrågan på transporter och överbelastning av befintlig infrastruktur (Region Skåne, 2025).

Klimatpåverkan och extremväder kan också utgöra ett hot mot infrastrukturen, särskilt landsvägar och järnvägar på landsbygden. Översvämningar, stormar eller frostsador kan påverka framkomligheten och underhållet av både vägar och kollektivtrafiksystem.

Slutligen kan bristande samordning och finansiering mellan regionala och lokala aktörer hindra genomförandet av strategier. Om resurser inte finns tillgängliga, eller om prioriteringar skiljer sig mellan nivåer, kan långsiktiga mål såsom Transportstrategi 2050 eller Klimat- och energistrategin inte uppnås.

Sammanfattande tolkning av SWOT-analysen

SWOT-analysen visar att Skåne har starka strategiska och datadrivna grunder för att främja hållbar mobilitet på landsbygden, men att praktiska hinder såsom bilberoende, kostnader

och lokal implementering begränsar genomförbarheten. Möjligheter som digitalisering, integrerad planering och utbyggd cykel- och gånginfrastruktur kan utnyttjas för att skapa konkreta förbättringar, men hot som klimatpåverkan, befolkningstillväxt och organisatoriska skillnader kräver att strategierna följs upp kontinuerligt och anpassas efter lokala förutsättningar.

SWOT-analysen fungerar i denna rapport som ett analytiskt verktyg för att överblicka styrkor, svagheter, möjligheter och hot kopplat till hållbar mobilitet. Den underlättar prioritering av insatser, identifierar risker och visar på områden där nya lösningar, såsom digitala och flexibla transporttjänster, kan göra störst nytta.

5. Diskussion

Den samlade dokumentanalysen visar att mobilitet på Skånes landsbygd är ett komplext system där strategiska mål, lokala behov, ekonomiska begränsningar och beteendemönster interagerar. Dokumenten erbjuder en rik och mångfacetterad bild av hur transporter, bostadsförsörjning, arbetsmarknad och klimatambitioner vävs samman i den regionala planeringen.

Samtidigt framträder flera tydliga spänningsfält mellan målsättningar och faktisk utveckling, mellan regionala ambitioner och lokal praktik, samt mellan ekonomiska förutsättningar och politiska visioner. Diskussionen nedan analyserar dessa frågor i fördjupad form, med kopplingar till SWOT-analysen, dokumentens innehåll och den övergripande forskningen om landsbygdsmobilitet:

Övergripande tematik: samsyn om hållbarhet men variation i förutsättningar

Ett centralt resultat i dokumentanalysen är den breda samsynen kring hållbarhetsmålen. Strategier som *Transportstrategi 2050*, *Regional utvecklingsstrategi för Skåne* och *Klimat- och energistrategi för Skåne* delar en tydlig vision om minskade utsläpp, ökad kollektivtrafik, energieffektiva transportsystem och minskat bilberoende. Dessa mål återspeglas dessutom i mer sektorspecifika dokument som resvaneundersökningen och bostadsplaneringsmaterialet, där trender i mobilitet kopplas till demografi och bostadsutveckling.

Trots denna samsyn finns en betydande variation i de lokala förutsättningarna. Skåne är en region med starka urbana poler som Malmö, Lund, Helsingborg men även omfattande landsbygdsområden med gles befolkning, stora avstånd och begränsat kollektivtrafikutbud. Flera dokument påpekar att sådana strukturella skillnader kräver differentierade lösningar. Den *Regionala transportinfrastrukturplanen* arbetar i hög grad på övergripande nivå och saknar ibland den lokala detaljering som landsbygdskommuner efterfrågar. *Kollektivtrafik i det öppna Skåne* lyfter specifikt att landsbygden inte kan tillgodoseas med samma typ av linjelagda lösningar som tätorter, vilket skapar ett behov av mer flexibla, ibland kostsamma, insatser. Detta innebär att även om målen är gemensamma, så är vägarna dit betydligt mer varierade.

Teknologins roll: lösning eller osäkerhetsfaktor?

En återkommande aspekt i dokumenten är betoningen på digitalisering och teknikutveckling. Flera strategier lyfter digitala mobilitetstjänster, realtidsinformation, delningstjänster, mikromobilitet, autonoma fordon och bättre dataunderlag som framtida möjliggörare för hållbar landsbygdsmobilitet. Detta syns i *Storymaps*, *Transportstrategi 2050* och digitaliseringsdokumentet *Regionsamverkan – funktionalitet*.

Teknologin framställs ofta som lösningen på både kostnads- och täckningsproblematik. Men dokumentanalysen visar samtidigt att denna förväntan innehåller betydande osäkerheter. Teknikens implementeringsgrad, medborgarnas tekniska kompetens, landsbygdens bredbandsinfrastruktur och ekonomiska förutsättningar varierar stort. Resvaneundersökningen visar dessutom att digitala lösningar inte nödvändigtvis minskar bilberoendet utan snarare används parallellt med bilresor.

Därmed uppstår en konflikt mellan visionsdokumentens tekniska optimism och empiriska data som pekar på stabila, bilcentrerade beteenden. Teknik kan bli ett viktigt verktyg, men den kan inte ensam lösa strukturella utmaningar som långa avstånd och lågt befolkningsunderlag. Här blir en nyckelfråga hur realistiska och tidsatta regionens förväntningar är.

Infrastrukturens betydelse och konflikt mellan investeringar och klimatmål

Den *Regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037* fokuserar på väginvesteringar, framkomlighet och kapacitet, inklusive större satsningar på regionala stråk och näringslivets transporter. Även järnvägen betonas, men vägtransporter utgör den absoluta tyngdpunkten. Detta speglar regionens beroende av bil och lastbil, men står samtidigt i konflikt med klimatstrategins ambitioner.

Även om klimatmålen är ambitiösa är de beroende av förändrade resmönster och övergång till kollektivtrafik och cykel. Resvaneundersökningen visar dock att bilen fortfarande är det överlägset vanligaste färdmedlet på landsbygden, och att kollektivtrafikens marknadsandel förblir låg. Detta är inte förvånande—låg efterfrågan och långa avstånd gör linjelagd kollektivtrafik dyr och svår att upprätthålla.

Därmed framträder en tydlig **målkonflikt**:

- Klimatstrategin och Transportstrategi 2050 vill minska bilresandet.
- Infrastrukturplanen stärker till stor del bilens strukturella förutsättningar.

Detta är inte unikt för Skåne, men det blir särskilt tydligt här eftersom regionens landsbygd är så pass varierad och infrastrukturen i många delar redan är starkt bilcentrerad. Detta påverkar också andra sektorer: bostadsförsörjningen, arbetsmarknaden och samhällsservicens tillgänglighet riskerar att vara beroende av bil.

Kopplingen mellan mobilitet, bostäder och arbetsmarknad

Dokument som *Modell för bostadsefterfrågan*, *Flyttkedjor*, *Prioriterade kompetensbehov* och *RU Förstudie äldre bostäder* visar att mobilitet inte kan planeras isolerat. Mobilitet påverkar var människor kan bo, var de kan arbeta, hur äldre kan få service och hur lätt företag når arbetskraft. Tre observationer är särskilt viktiga:

Bostadsförsörjningen styr mobiliteten

Flera analyser visar att unga, familjer och äldre är beroende av mobilitet för att nå jobb, utbildning, service och omsorg. Om landsbygdsområden saknar kollektivtrafik ökar kraven på bil, vilket gör vissa bostadsområden mindre attraktiva för grupper utan bil särskilt unga och äldre.

Arbetsmarknadens funktionalitet är avgörande

Pendlingens komplexitet syns tydligt i resvaneundersökningen: arbetsresor är en av de största drivkrafterna bakom bilresor. Om kollektivtrafiken inte erbjuder rimliga restider blir bilen det primära alternativet. Strategidokumentet erkänner detta, men lösningarna förblir ofta generella och saknar tydlig koppling till branschspecifika behov.

Äldre befolkning och omsorgsresor

Äldreomsorgens dokument lyfter särskilt att äldre på landsbygden ofta har högre transportbehov samtidigt som bilkörningen minskar med stigande ålder. Detta innebär att kollektivtrafikens nuvarande kostnadsstruktur ofta missgynnar just de grupper som är mest beroende av den.

Det sammantagna intrycket är att mobilitet är en nyckelvariabel som påverkar breda samhällsstrukturer och därför bör den integreras tydligare i bostads- och arbetsmarknadsplaneringen. Dokumenten ligger nära denna insikt, men implementeringen framstår som fragmenterad.

Styrkor och svagheter i det regionala planeringsunderlaget

SWOT-analysen visar att Skåne har starka förutsättningar i form av omfattande strategier, god datagrund och långsiktiga planer. Informationsunderlaget är rikt: resvaneundersökningar, befolkningsprognoser och databaser som ArcGIS används systematiskt, vilket ger regionen god analytisk kapacitet. Detta är en av de största styrkorna, eftersom datadriven planering möjliggör välgrundade beslut. Samtidigt finns betydande svagheter:

- Bilberoende är djupt strukturellt.
- Kollektivtrafiksystemet är inte anpassat för glesbygdens skala.
- Ekonomiska resurser i kommunerna varierar stort.
- Implementeringen av strategier riskerar att stanna på planeringsnivå.

Här är det särskilt viktigt att notera att strategidokumentet ofta uttrycker vilja, medan uppföljningsdokument och empiriska data visar relativa begränsningar. Gapet mellan intention och genomförande är ett återkommande tema.

Möjligheter och hot: framtidsscenarier för landsbygdens mobilitet

Analysen av möjligheter och hot visar att framtiden rymmer både stora potentialer och betydande risker:

Möjligheter

- Digitaliseringens potential kan ge mer flexibla lösningar—on demand-trafik, mobilitetstjänster och realtidsdata.
- Samordning mellan bostadsstrategier, arbetsmarknad och mobilitetsplanering kan skapa synergier.
- Ökad cykel- och gånginfrastruktur kan stärka hållbara resor, särskilt i mindre tätorter.
- Delningsekonomi kan minska bilberoendet i vissa områden.

Hot

- Ett fortsatt högt bilberoende kan motverka klimatmålen.
- Befolkningsökning i vissa kommuner kan öka belastningen på redan svaga system.
- Ekonomiska begränsningar hos små kommuner kan bromsa utvecklingen.
- Bristande samordning mellan nivåer—stat, region och kommun—kan skapa ineffektivitet och förseningar.

Det är tydligt att möjligheterna och hoten speglar varandra. Till exempel kan digitalisering vara en lösning, men om infrastruktur eller användning uteblir blir den istället ett hot genom att den skapar en falsk trygghet i planeringen.

Diskussionen visar att dokumenten tillsammans ger en rik, men också motsägelsefull, bild av landsbygdens mobilitetsutmaningar i Skåne. De kompletterar varandra genom att täcka in olika sektorer, datakällor och tidsperspektiv. Samtidigt finns motstridigheter mellan visioner och realiteter, mellan nationella/regionala mål och lokala förutsättningar samt mellan klimatambitioner och investeringsprioriteringar. För att lyckas krävs:

- tydligare samordning mellan sektorer och planeringsnivåer
- anpassning av kollektivtrafiken till landsbygdens förutsättningar
- ekonomiska lösningar som gör hållbara alternativ realistiska
- fortsatt datainsamling och uppföljning
- realistiska tidsramar och tydligare prioritering mellan mål

Landsbygdens mobilitet kan inte enbart ses som ett transportproblem, utan som en central dimension av regionens sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhet. Dokumentanalysen visar att riktningen är tydlig, men att vägen dit kräver praktiska, flexibla och ekonomiskt hållbara lösningar.

6. Sammanfattning

Denna studie analyserar mobilitet och transportutmaningar på Skånes landsbygd utifrån en kvalitativ dokumentanalys av regionala strategier, planer, prognoser och empiriska underlag. Genom att granska femton centrala dokument inklusive Transportstrategi 2050, Kollektivtrafik i det öppna Skåne, Klimat- och energistrategi, bostads- och arbetsmarknadsunderlag samt resvaneundersökningar som har återkommande teman, målkonflikter och utvecklingsmöjligheter identifierats. Syftet har varit att förstå hur regionala visioner, lokala behov och faktiska resmönster samverkar i utformningen av framtidens mobilitet.

Analysen visar en bred samsyn om hållbarhetsmålen: minskade utsläpp, minskat bilberoende och ökad kollektivtrafik är prioriterade mål i nästan samtliga dokument. Samtidigt framkommer en tydlig diskrepans mellan dessa ambitioner och de praktiska realiteter som råder på landsbygden, där bilen fortsatt är dominerande och kollektivtrafiktäckningen begränsad. Infrastrukturplaneringen tenderar dessutom att prioritera vägprojekt, vilket delvis står i konflikt med klimatstrategins krav på beteendeförändringar. De demografiska förändringarna särskilt en växande äldre befolkning och ett varierande bostadsutbud skapar ytterligare behov av anpassad mobilitet, medan arbetsmarknadens utveckling kräver god tillgänglighet mellan olika delar av regionen.

De analyserade dokumenten visar samtidigt betydande styrkor i den regionala planeringen: strategierna är omfattande, datagrunden är god och sambanden mellan transport, bostäder, klimat och arbetsmarknad är tydligt formulerade. Möjligheter identifieras i digitalisering, samordning mellan sektorer och utveckling av cykel- och gånginfrastruktur. Hotbilden präglas däremot av fortsatt bilberoende, ekonomiska begränsningar och risk för bristande samordning mellan aktörer.

Sammanfattningsvis visar studien att Skåne har goda förutsättningar att utveckla en mer hållbar landsbygdsmobilitet, men att detta kräver flexibla, platsanpassade och resurseffektiva lösningar. En central utmaning är att överbrygga gapet mellan vision och genomförande genom att koppla strategiska mål till realistiska och lokalt relevanta åtgärder.

7. Slutsatser

1. Gemensamma hållbarhetsmål, men ojämlika förutsättningar

Regionen är enig om minskat bilberoende och ökad hållbarhet, men Skånes varierande geografi gör att en modell inte passar alla.

2. Starkt bilberoende förblir den största utmaningen

Resvaneundersökningen visar att bilen dominerar på landsbygden och att omställningen går långsamt trots politiska ambitioner.

3. Infrastrukturplaneringen står delvis i konflikt med klimatstrategin

Väginvesteringar prioriteras högt, vilket riskerar att förstärka bilstrukturen istället för att stödja kollektivtrafik och beteendeförändring.

4. Kollektivtrafiken behöver bli mer flexibel och platsanpassad

Linjelagd trafik fungerar i tätorter, men landsbygden behöver anropsstyrda lösningar, mobilitetstjänster och digitala stödverktyg.

5. Mobilitet hänger ihop med bostads- och arbetsmarknadsstrukturen

Arbetskraftsförsörjning, bostadsattraktivitet och omsorgsresor påverkas starkt av transportmöjligheter—mobilitet är en regional systemfråga, inte bara transportfråga.

6. Digitalisering och dataanalys är stora möjligheter

ArcGIS, Storymaps och resvaneundersökningar ger goda möjligheter till datadriven planering, vilket stärker regionens strategiska kapacitet.

7. Ekonomiska begränsningar skapar implementeringsrisker

Många landsbygdskommuner saknar resurser för att genomföra åtgärder, vilket kan leda till ökade klyftor inom regionen.

8. Samordning är avgörande för framgång

Effektiv mobilitet kräver samspel mellan region, kommuner, stat, näringsliv och civilsamhälle—fragmenterad planering riskerar förseningar och ineffektivitet.

9. Demografiska förändringar kräver riktade lösningar

Särskilt äldre, ungdomar och bilfria hushåll riskerar sämre tillgänglighet utan anpassade mobilitetstjänster.

10. För att nå målen behövs realistiska, lokalt förankrade och resurssatta åtgärder

Strategierna är starka på vision, men genomförandet kräver tydligare prioriteringar, finansiering och konkreta åtgärdspaket anpassade till landsbygden.

Referenser

- ArcGIS. (n.d.). *Storymaps: Skånes transport- och mobilitetsanalyser*.
<https://storymaps.arcgis.com/collections/05da1a2296b04ed18a0999c926b2795a>
- Berglund, L., Stenvi, T., Lageryd, J., & Hedin, K. (2024). *Kollektivtrafik till naturen: Underlag för ökad kollektivtrafiktillgänglighet till Skånes natur- och rekreationsområden*. Region Skåne.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/rapport_kollektivt-till-naturen.pdf
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Gürel, E., & Tat, M. (2017). SWOT analysis: A theoretical review. *Journal of International Social Research*, 10(51), 994–1006. <https://doi.org/10.17719/jisr.2017.1832>
- Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne & Energikontor Syd. (2025). *Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030* [PDF]. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/klimat--och-energistrategi-for-skane-2025-2030.pdf>
- Region Skåne. (2017/2024). *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* [PDF]. Utveckling Skåne. <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/strategi-for-ett-hallbart-transportsystem-i-skane-2050/> utveckling.skane.se
- Region Skåne. (2021). *Klimat- och energistrategi för Skåne*. <https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2022). *Kollektivtrafik i det öppna Skåne*. <https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2022). *Regional utvecklingsstrategi för Skåne*. <https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2022). *Regionplan för Skåne 2022–2040*. <https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2023). *Kollektivtrafik i det öppna Skåne*. Region Skåne.
- Region Skåne. (2023). *Kollektivtrafik till naturen: Tillgänglighet till rekreationsområden*. Region Skåne.
- Region Skåne. (2023). *Resvaneundersökning 2023*. <https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2023). *Transportstrategi 2050*.
<https://skane.se/namndshandlingar/82176245/>
- Region Skåne. (2024). *ArcGIS Storymaps: Mobilitet, befolkning och regional utveckling*. Region Skåne.
- Region Skåne. (2024). *Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden i Skåne*.
<https://utveckling.skane.se>
- Region Skåne. (2024). *Modell för bostadsefterfrågan 2025*. Region Skåne.
- Region Skåne. (2024). *Prioriterade kompetensbehov i Skåne*. <https://utveckling.skane.se>

Region Skåne. (2024). *Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037*. Region Skåne.

Region Skåne. (2024). *Regional utvecklingsstrategi för Skåne*. Region Skåne.

Region Skåne. (2024). *Regionsamverkan – funktionalitet och digitala möjligheter*. Region Skåne.

Region Skåne. (2024). *RU Förstudie äldre bostäder*. <https://utveckling.skane.se>

Region Skåne. (2024). *Skånes befolkningsprognos 2025–2034*. <https://utveckling.skane.se>

Region Skåne. (2024). *Så reser vi i Skåne – Resvaneundersökning 2023* [PDF]. Utveckling Skåne. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/resvaneundersokning-2023-korrekt.pdf>

Region Skåne. (2024). *Transportstrategi 2050*. Region Skåne.

Region Skåne. (2024). *UAPS-webb: Näringslivs- och arbetsmarknadsanalys för Skåne*. Region Skåne.

Region Skåne. (2025). *Modell för bostadsefterfrågan 2025*. <https://utveckling.skane.se>

Region Skåne. (2025). *Mål för kollektivtrafiken i Skåne* [webbsida för Trafikförsörjningsprogram]. <https://www.skane.se/om-region-skane/kollektivtrafik/mal-for-kollektivtrafiken/> Region Skåne

Region Skåne. (2025). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037* [PDF/plan]. Utveckling Skåne. <https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/transportinfrastrukturplanering/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2026-2037/>

Region Skåne. (2025, juni 5). *Miljardsatsningar på Skånes transport och infrastruktur*. Region Skåne. <https://www.skane.se/om-region-skane/nyheter/2025/miljardsatsningar-pa-skanes-transport-och-infrastruktur/> Region Skåne

Region Skåne. (2025, oktober 7). *Skånes befolkning fortsätter växa – men med förändrad struktur*. Region Skåne. <https://www.skane.se/om-region-skane/nyheter/2025/skanes-befolkning-fortsatter-vaxa--men-med-forandrad-struktur/> Region Skåne

Region Skåne. (n.d.). *UAPS-webb*. <https://utveckling.skane.se>

Regionsamverkan. (n.d.). *Funktionalitet*. <https://regionsamverkan.se/funktionalitet/>

SCB & Länsstyrelsen Skåne. (2025). *Miljö, energi och klimat – indikatorer för färdmedelsval* [webbsida]. Utveckling Skåne. <https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/miljo-energi-och-klimat/> utveckling.skane.se

Trafikverket. (2023). *Nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033*. Trafikverket.