



Nr C 802

November 2023



Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter

Åsa Hult, Åsa Nyblom, Emma Lund, Håkan Johansson, Frida Dahlgvist, Robin Nuruzzaman, Liisa Perjo, Hanna Wennberg

Författare: Åsa Hult (IVL), Åsa Nyblom (IVL), Emma Lund (Trivector), Håkan Johansson (Trivector), Frida Dahlqvist (Trivector), Robin Nuruzzaman (VTI), Liisa Perjo (IVL), Hanna Wennberg (Trivector)

Medel från: Trafikverket

Fotograf: Åsa Hult. Framsida: Skylt i Vilhelmina. **Baksida:** Gata i Vilhelmina.

Rapportnummer C 802

ISBN 978-91-7883-549-2

Upplaga Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© **IVL Svenska Miljöinstitutet 2023**

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

Förord

Genom hela projektet har vår finansiär Trafikverket genom Cecilia Palm och Einar Tufvesson visat stort intresse och engagemang, vilket vi tackar särskilt för. Vi vill också tacka alla kommunala, regionala och nationella planerare som ställt upp för intervjuer i projektet och delgivit oss både problem och möjligheter att kunna tillgodose tillgänglighet för transportutsatta grupper. Våra kommunala kontaktpersoner har varit till stor hjälp för oss att få tag i både intervjupersoner och deltagare till fokusgrupperna. Sist men inte minst vill vi tacka alla som deltagit i fokusgrupperna i Vilhelmina, Orsa och Sjöbo och beskrivit sin vardag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Tack för alla era konstruktiva förslag på lösningar för att kunna öka tillgängligheten i landsbygder och mindre tätorter, i hela landet.

Sammanfattning.....	7
Summary	8
1 Inledning	10
1.1 Att ställa om transportsystemet med förståelse för allas behov	10
1.2 Ett intersektionellt perspektiv på tillgänglighet	11
1.3 Metod	13
Projektupplägg och arbetspaket	13
Policyanalys	14
Intervjuer	14
Metoden Mobility labs	15
Val av fall	16
1.4 Rapportens disposition	17
2 Förutsättningar på nationell nivå	18
2.1 Policyanalys av nationella nivåns styrdokument	18
2.2 Intervjuer med nationella aktörer	20
Trafikverket	20
Tillväxtverket	24
Sveriges kommuner och regioner	25
Trafikanalys	27
2.3 Slutsatser Nationell nivå	29
Förslag på styrmedel	29
3 Förutsättningar på regional nivå	30
3.1 Policyanalys av regionala nivåns styrdokument	30
3.2 Intervjuer regionala aktörer	32
Västerbotten	32
Dalarna 34	
3.3 Slutsatser regional nivå	38
4 Förutsättningar på kommunal nivå	39
4.1 Analys av policydokument på kommunal nivå	39
Vilhelmina	39
Orsa 39	
Sjöbo 40	
4.2 Intervjuer med kommunala företrädare	40
Vilhelmina	40
Orsa 42	
Sjöbo 45	
4.3 Slutsatser kommunal nivå	46
5 Region Västerbotten och Vilhelmina	47
5.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Vilhelmina	47
Resultat från fokusgrupperna	48

Äldre	48
SFI-studerande	49
Ungdomar	50
Samlade slutsatser om tillgänglighetsutmaningar i Vilhelmina	51
5.2 Samskapandeworkshop i Vilhelmina	51
Dialogprocessen	52
Problem och förslag på lösningar	52
6 Region Dalarna och Orsa	54
6.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Orsa	54
6.2 Resultat från fokusgrupperna	55
Äldre i Orsa med omnejd	55
SFI-studerande i Orsa	56
Ungdomar i Orsa	57
Pendlare och pensionärer i (främst) Skattungbyn	58
Samlade slutsatser från fokusgrupperna i Orsa	60
6.3 Samskapandeworkshop i Orsa	60
Dialogprocessen	61
Problem och förslag på lösningar	61
7 Region Skåne och Sjöbo	63
7.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Sjöbo	63
7.2 Resultat från fokusgrupperna	64
SFI-studenter Sjöbo	64
Ungdomar Sjöbo	65
Arbetspendlare Sjöbo	67
7.3 Samskapandeworkshop i Sjöbo	69
Dialogprocessen	69
Problem och förslag på lösningar	69
8 Slutsatser: Utmaningar och potentiella lösningar för rättvis tillgänglighet på lokal nivå	71
8.1 Gemensamma utmaningar	71
Ett intersektionellt perspektiv på tillgänglighetsutmaningarna	71
8.2 Potentiella lösningar	72
Organisera samhället för bättre tillgänglighet	72
Bättre tillgång till lokal service – vänd på tänket	72
Kollektivtrafiken	73
Infrastruktur	74
Nya transport- och mobilitetslösningar	75
8.3 Offentliga aktörers roll för att skapa rättvis tillgänglighet	76
Uppdraget	76
Finansiering till kollektivtrafiken	76
9 Rekommendationer för en rättvis tillgänglighet	77
Tydligare uppdrag till offentliga aktörer att titta på tillgänglighet utifrån olika gruppers behov	77
Konsekvensanalys ur ett tillgänglighetsperspektiv i dialog med berörda	77

Kollektivtrafikens uppdrag behöver breddas.....	77
Kollektivtrafikens kvalitet behöver säkras	78
10 Referenser.....	79

Sammanfattning

Temat för det här forskningsprojektet är hur de transportpolitiska målen kan nås i landsbygder: att säkerställa en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet i hela landet för alla invånare oberoende av kön, ålder, etnicitet etc. I en förstudie konstaterades att det behövs metoder för att involvera personer med olika behov och erfarenheter i framtagning av olika lösningar, för att säkerställa att de motsvarar faktiska behov. I projektet har en sådan metod tillämpats med syfte att identifiera innovativa lösningar. Det tvååriga projektet (2022–2023) har genomförts av IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector Traffic och VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Arbetet har utgått från ett intersektionellt perspektiv och metoden Mobility Labs. I projektet har intervjuer genomförts med planerare på nationell, regional och kommunal nivå och fokusgrupper har genomförts med invånare i Vilhelmina, Orsa och Sjöbo. Därefter har planerare och invånare sammanförts i samskapande workshoppar för dialog om behov och möjliga lösningar. Fokus har varit på grupperna ungdomar, äldre, invandrare och pendlare (företrädesvis med lägre inkomst), som ofta har begränsad tillgång till bil, särskilt om kostnaden för att köra bil ökar.

Genom samskapandeworkshopparna med invånare och planerare identifierades flera åtgärder för att öka tillgängligheten för boende på landsbygd och i mindre orter:

- Organisera samhället för bättre tillgänglighet med konsekvensanalys utifrån ett tillgänglighetsperspektiv innan beslut fattas.
- Vänd på tänket och låt servicen komma till medborgarna, t.ex. med läkare från regionsjukhus som besöker byar. Digitala hybridlösningar kan vara del av lösningen.
- Öka turutbudet i kollektivtrafiken genom samutnyttjande av fordon, samordning mellan kollektivtrafiken och kallelser till vården, och vidareutvecklad anropsstyrd trafik.
- Öka kvaliteten i befintlig kollektivtrafik med hjälp av små tidtabelljusteringar etc.

Flera av lösningarna skulle kunna skapa en förbättrad tillgänglighet utan att öka samhällets kostnader, därför att lösningarna främst bygger på nya sätt för att organisera olika verksamheter. Inte minst finns en stor potential i att organisera olika former av offentlig service på ett sätt som inte skapar stora tillgänglighetsglapp, vilket skapar en efterfrågan på transporter som blir svår och dyr att tillgodose. Genom digitaliseringen öppnar sig också möjligheter att ge tillgång till även specialiserad service lokalt, gärna genom hybridlösningar där mänsklig kontakt minskar barriären till den digitala tekniken. Det är uppenbart att kollektivtrafiken har en central roll för att upprätthålla tillgängligheten för de studerade grupperna. Kostnaderna begränsar möjligheterna att utöka den traditionella kollektivtrafiken, men ur ett samhällsperspektiv kan det finnas anledning att omfördela resurser från stadstrafik till landsbygdstrafik, eftersom landsbygdstrafiken ökar den absoluta tillgängligheten för de som berörs medan stadstrafiken sällan är det enda alternativet för de som använder den. Även om man efterfrågar ett ökat turutbud finns också en stor potential i att öka kollektivtrafikens tillförlitlighet, inte minst för den anropsstyrda trafiken som används mycket lite idag. Även små justeringar i information, tidtabell, skyltning etc. kan förbättra kvaliteten i befintlig kollektivtrafik utan några stora extra kostnader. En annan tydlig slutsats av analysen av intervjuer och samskapandeworkshoppar är att det behövs bättre kunskap om de transportutsatta gruppernas behov hos offentliga aktörer. Detta efterfrågas av de offentliga aktörerna själva, och på vissa håll har steg börjats ta mot mer dialog och ökad förståelse för att behoven ser olika ut hos olika grupper.

Summary

The theme of this research project is how the Transport Policy Goals can be achieved in rural areas: to ensure basic accessibility with good quality and usability throughout the country for all residents regardless of gender, age, ethnicity, etc. In a preliminary study, it was found that methods are needed to involve people with different needs and experiences in the development of different solutions, to ensure that they correspond to actual needs. In the project, such a method has been applied with the aim of identifying innovative solutions. The two-year project (2022-2023) was carried out by IVL Swedish Environmental Research Institute, Trivector Traffic and VTI The Swedish National Road and Transport Research Institute.

The work has been based on an intersectional perspective and the Mobility Labs method. The project involved interviews with planners at national, regional and municipal level and focus groups with residents in Vilhelmina, Orsa and Sjöbo. Planners and residents were then brought together in co-creation workshops for dialogue on needs and possible solutions. The focus has been on the groups of young people, the elderly, immigrants and commuters (preferably with lower income), who often have limited access to a car, especially if the cost of driving increases.

The co-creation workshops with residents and planners identified several measures to increase accessibility for residents in rural areas and small towns:

- Organize society for better accessibility with impact assessment based on an accessibility perspective before decisions are made.
- Reverse the thinking and let the service come to the citizens, e.g. with doctors from regional hospitals visiting villages. Digital hybrid solutions can be part of the solution.
- Increase the range of trips in public transport through joint use of vehicles, coordination between public transport and medical appointments, and further development of demand-responsive transport.
- Increase the quality of existing public transport by means of small timetable adjustments, etc.

Several of the solutions could create improved accessibility without increasing society's costs, because the solutions are mainly based on new ways of organizing various activities. In particular, there is great potential in organising various forms of public service in a way that does not create major accessibility gaps, which creates a demand for transport that would otherwise be difficult and expensive to meet. Digitalization also opens up opportunities to provide access to specialized services locally, preferably through hybrid solutions where human contact reduces the barrier to digital technology. It is clear that public transport plays a central role in maintaining accessibility for the groups studied. While costs limit the scope for expanding traditional public transport, from a societal perspective there may be a case for reallocating resources from urban to rural transport, as rural transport increases absolute accessibility for those affected, while urban transport is rarely the only option for those who use it. Even if there is a demand for an increased range of services, there is also great potential to increase the reliability of public transport, not least for demand-responsive transport, which is currently underutilized. Even small adjustments to information, timetables, signage, etc. can improve the quality of existing public transport without any major additional costs. Another clear conclusion from the analysis of interviews and co-creation workshops is that there is a need for better knowledge of the needs of transport vulnerable groups among public actors. This is demanded by the public actors themselves, and in some places, steps have been taken towards more dialogue and greater understanding of the different needs of different groups.



1 Inledning

1.1 Att ställa om transportsystemet med förståelse för allas behov

Utgångspunkten för det här projektet är utmaningen att uppnå alla de transportpolitiska målen samtidigt. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en *samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar* transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det nu gällande övergripande klimatmålet för inrikes transporter är en *minskning av CO₂-utsläpp med 70%* (jämfört med 2010) *till 2030*. (Regeringen har dock nyligen bett Miljömålsberedningen att se över detta mål i ljuset av EU:s klimatmål.) Samtidigt ska utformningen av *transportsystemet ge alla en grundläggande tillgänglighet* med god kvalitet och användbarhet samt bidra till *utvecklingskraft i hela landet*. Transportsystemet ska vidare vara *jämställt*, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I landsbygder bygger tillgänglighet ofta på bil – men alla kan inte köra

Begreppet tillgänglighet har i detta sammanhang två dimensioner, där den ena handlar om närhet till målpunkter, och den andra handlar om möjligheter att transportera sig. I transportsystemet finns idag uppenbara skillnader i tillgänglighet mellan städer och landsbygder men det finns även skillnader som inte är geografiska och som i stället kopplas till faktorer som kön, ålder, socioekonomisk status med mera. Det gäller både möjligheten till resor med kollektivtrafik och tillgången till olika typer av service, fysiskt eller digitalt.

När utbudet av kollektivtrafik är lågt blir bilen det huvudsakliga alternativet för att tillgå samhällsservice, sociala kontakter och nöjen. Det leder till att de människor som bor på landsbygder som inte kan (eller vill) köra bil får bristande tillgänglighet till viktiga funktioner och aktiviteter som leder till att de inte kan delta i samhället fullt ut (Berg och Ihlström, 2019). De har inte möjlighet att få del av samhällsservice och omfattas alltså inte av den grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet som är ett mål för det svenska transportsystemet. Begreppen transportfattigdom och transportutsatthet (Mattioli, 2013; Hidayati, Tan och Yamu, 2021) kan användas för att beskriva olika former av utsatthet kopplat till transporter.

Landsbygders tillgänglighet påverkas ytterligare av de klimatpolitiska åtgärder som genomförs för att nå utsläppsmålen. De flesta åtgärder som genomförts och som planeras för att uppnå utsläppsmålen ökar kostnaderna för att resa med personbil. Tanken är att det ska leda till färre bilresor och till ett skifte mot mer hållbara transportmedel. (SOU 2013:84; Winslott Hiselius et al, 2020). Utan andra insatser försvårar denna politik för landsbygdens befolkning i högre utsträckning än för de som bor i städerna (Winslott Hiselius et al, 2020). Personer i landsbygder som idag saknar alternativ till långa resor med personbil får ökade kostnader utan möjlighet att välja andra former av mobilitet. Det riskerar att skapa en ekonomisk stress för ekonomiskt utsatta grupper på landsbygden.

Detta bör sättas i ett större perspektiv av urbanisering, minskad offentlig service och utbud på landsbygden. Boende i landsbygder upplever att de får betala men inte får någonting tillbaka – det kan beskrivas som att de inte är delaktiga i samhällskontraktet (Winslott Hiselius et al, 2020).

Intersektionella perspektivs betydelse

När data om användare finns tar den sällan hänsyn till att människors livsvillkor och förutsättningar påverkas av flera faktorer *samtidigt*. Projektet vill betona behovet av att använda ett intersektionellt perspektiv där medvetenhet finns om att en persons tillgänglighetsbehov och utmaningar påverkas av flera faktorer. Ett intersektionellt perspektiv beskriver hur begrepp som ålder, kön, etnicitet, klass samspelar och hur deras betydelse varierar i olika kontexter, exempelvis i förhållande till tid, plats, situation, socialt och kulturellt sammanhang (Lykke, 2005).

Projektet är en fortsättning på en förstudie, där en viktig slutsats var att *befintliga lösningar för tillgänglighet på landsbygder inte tillräckligt tar i beaktande de olika utmaningarna och behoven hos landsbygdsbor*. Förstudien visade också att befintliga projekt och tjänster (t.ex. kollektivtrafik, anropstyrd kollektivtrafik, hemleverans av livsmedel, paketleverans, lösningar för e-hälsa, distanskontor, handlarrundor med buss, självkörande fordon, samåkning, kombinerad mobilitet på digital plattform och fysiska mobilitetshubbar etc.) inte i tillräcklig omfattning har kartlagt *vilka* som använder dessa lösningar/tjänster (exempelvis utifrån kön, ålder, socioekonomi etc.) och framförallt inte *vilka som inte kan använda dem* utifrån ett rättviseperspektiv. Det behövs både medvetenhet, kunskap och metoder för att säkerställa att åtgärder inom transportsystemet görs med kunskap om olika gruppers behov på landsbygden – och kunskap om hur personer med olika behov, kunskaper och erfarenheter kan involveras i beslutsfattande och framtagning av lösningar för att säkerställa att de motsvarar faktiska behov på ett resurseffektivt sätt.

Syfte

Syftet med projektet är att bidra med kunskaper och metoder för att uppnå de transportpolitiska målen om tillgänglighet genom att:

- a) öka kunskapen om transportutsatta gruppers tillgänglighetsutmaningar och behov på landsbygder
- b) tillämpa och vidareutveckla metoden Mobility Labs för att involvera användare i utvecklingen av lösningar som bidrar till att tillgodose en tillräcklig tillgänglighet
- c) utveckla åtgärds- och policyrekommendationer för hur dessa behov bättre kan tillgodoses av olika aktörer samt för hur användare bättre kan involveras.

1.2 Ett intersektionellt perspektiv på tillgänglighet

Att analysera tillgänglighet ur flera aspekter samtidigt

Tillgänglighetsutmaningar är komplexa och behoven varierar mellan olika samhällsgrupper. Olika geografiers förutsättningar för tillgänglighet ser naturligtvis också olika ut. Landsbygder och mindre tätorter gör tillgänglighet svårare då avstånden är större och tillgången till kollektivtrafik sämre. Det finns idag mycket forskning som redogör för olika gruppers tillgänglighetsbehov separat, men det saknas kunskap om hur olika behov samspelar och påverkas av varandra (Hult et al, 2021). Här kan en intersektionell lins öka förståelsen, och ge en mer nyanserad bild av hur tillgänglighetsutmaningarna ser ut.

Begreppet *intersektionalitet* har sitt ursprung från svart feministisk litteratur från USA. En nyckeltext som brukar anges i dessa sammanhang är Crenshaws (1989) analys av hur rättsfall av

diskriminering betraktas antingen som fall av rasism eller sexism, men inte båda delarna. Konsekvensen är att den diskriminering som specifikt svarta kvinnor utsätts för osynliggörs eftersom deras erfarenheter av att vara både svarta och kvinnor inte tas hänsyn till:

they experience double-discrimination – the combined effects of practices which discriminate on the basis of race, and on the basis of sex. And sometimes, the experience discrimination as Black women – not the sum of race and sex discrimination, but as Black women (Crenshaw, 1989, s149).

Enligt Crenshaw är resultatet ett slags stuprörstänkande där rasism endast drabbar svarta män och sexism endast drabbar vita kvinnor. För att komma ifrån detta stuprörstänkande behövs en intersektionell förståelse som tydliggör hur en individ kan drabbas av att tillhöra flera kategorier. Begreppet intersektionalitet kommer av det engelska ordet *intersection*, vilket betyder korsning. Genom att korsa flera kategorier nyanseras bilden och möjliggör lösningar som bättre träffar de problem man vill åtgärda. Begreppet intersektionalitet går att tillämpa på fler kategorier än kön och etnisk tillhörighet, vilket gör begreppet lämpligt för att analysera de tillgänglighetsutmaningar som finns inom transportsystemet.

Transportfattigdom och transportutsatthet

Begreppen *transportfattigdom* och *transportutsatthet* (Mattioli, 2013; Hidayati, Tan och Yamu, 2021) kan användas för att beskriva olika former av utsatthet kopplat till transporter. Detta kan ta sig uttryck som *mobilitetsfattigdom* (brist på mobilitetsalternativ); *tillgänglighetsfattigdom* (svårighet att nå vissa nyckelaktiviteter, t ex grundläggande servicefunktioner); brist på tillgång till transport till överkomliga priser; samt exponering för negativa transportexternaliteter (Lucas et al, 2016). För att förstå transportutsatthet behöver man förstå hur faktorerna fysisk planering (utformning, typ av område), transporter (tillgängliga färdmedel, pris, information) och individuella egenskaper (kompetens, funktionsnedsättningar, genus, ålder med mera) interagerar. Transportfattigdom beskrivs som ett tillstånd där individen har svårt att få kostnaderna att gå ihop, har begränsade mobilitetsalternativ och har svårt att få tillgänglighet till samhällsservice. (Hidayati, Tan och Yamu, 2021) Individer i en sådan situation kan även befinna sig i ett bilberoende som orsakar en finansiell börda för hushållet att äga, underhålla och bruka bilen och får konsekvenser i form av social exkludering (Mattioli, 2013). Detta tillstånd kallas ibland *tvångat bilägarskap* vilket är associerat med en minskad tillgänglighet till samhällsservice och minskad köpkraft (Hult et al, 2021). Ojämligheter i tillgången till transportinfrastruktur och service, oavsett om de är orsakade av individuella egenskaper, transportsystemet, eller en kombination, får konsekvenser i form av *transportrelaterad social exkludering* (Hidayati, Tan och Yamu, 2021). Social exkludering karaktäriseras i sin tur av låg inkomst, arbetslöshet, politisk frånkoppling, avsaknad av deltagande i aktiviteter och avsaknad av socialt stöd (Mattioli, 2013). Lösningar på dessa problem brukar formuleras inom *transporträttvisa* – fördelning av resurser, styrning och medborgardeltagande – och *mobilitetsrättvisa* – en omvärdering av antaganden och en förståelse av rättvisa som relationell, medskapande, historisk och geografisk (Verlinghieri och Schwanen, 2020).

Särskilt utsatta grupper

De samhällsgrupper som vanligen förekommer som transportutsatta/transportfattiga är: låginkomsthushåll, äldre, kvinnor, etniska minoriteter och invandrare, unga, funktionsnedsatta, arbetslösa, hushåll utan bil, invånare i områden med låg befolkningstäthet/landsbygder (Mattioli, 2013). I förstudien till detta projekt pekar vi ut grupper som kan betraktas som särskilt utsatta på grund av deras begränsade möjligheter att röra sig i samhället: Studien konstaterar att:

[D]et finns en tydlig koppling mellan flera av kategorierna och att vara transportutsatt. Generellt kan man dra slutsatsen att vara någon kombination av

låginkomsttagare, ung, äldre, funktionsnedsatt, kvinna, eller etnisk minoritet ökar risken för att bli transportutsatt (Hult et al, 2021).

Rättvis tillgänglighet – kopplat till social hållbarhet

Rättvis tillgänglighet kan således förstås ur flera olika dimensioner, där förutsättningarna förändras beroende på geografi, möjliga färdmedelsalternativ och individuella egenskaper som skiljer sig inom och mellan olika samhällsgrupper. Rättvis tillgänglighet berör såväl fördelningen av resurser i samhället, som planeringsprocessernas struktur och förmåga att belysa olika behov och perspektiv samt i vilken mån det finns en representation av olika samhällsgrupper i dessa.

Rättvis tillgänglighet, transporträttvisa och social rättvisa är begrepp som är viktiga för att åstadkomma social hållbarhet. Social hållbarhet är en av Agenda 2030:s dimensioner av hållbarhet, med målet att ingen ska lämnas efter i den hållbara omställningen (FN, 2015). Ett socialt hållbart transportsystem kan därför inte utvecklas utan mer nyanserad kunskap om de olika behov och utmaningar som finns även i landsbygderna och i mindre tätorter. Denna studie bidrar med sådan kunskap som kan möjliggöra rättvis tillgänglighet för landsbygderna och mindre tätorter och i förlängningen en socialt hållbar omställning av transportsystemet.

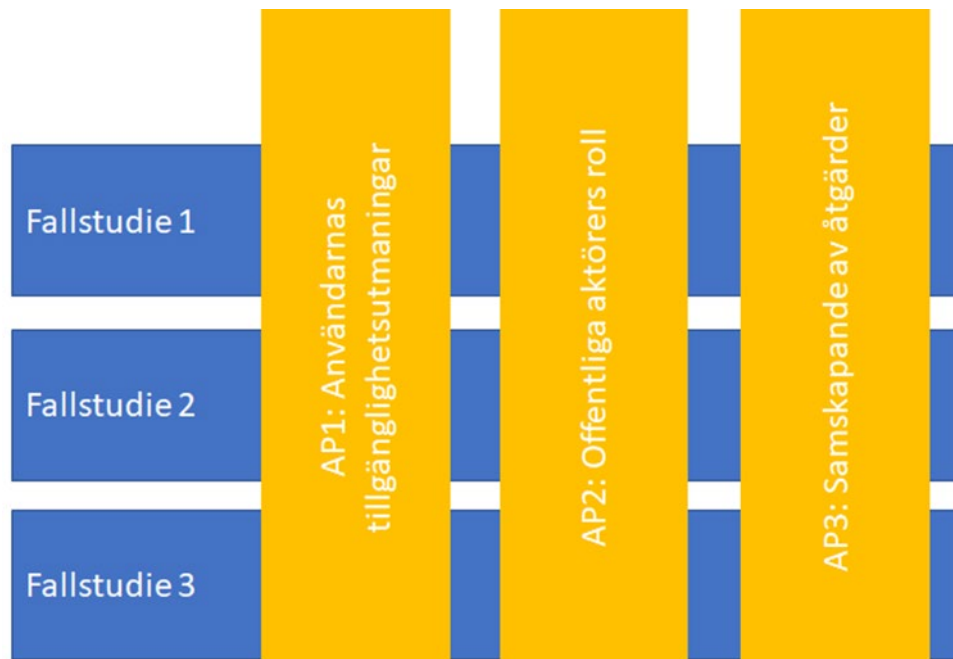
1.3 Metod

Projektupplägg och arbetspaket

För att fånga tillgänglighetsutmaningar i olika typer av landsbygder, valde projektet att arbeta med tre olika fallstudier, belägna i olika regioner i Sverige. De valda fallstudierna var *Vilhelmina kommun* i Västerbotten, *Orsa kommun* i Dalarna och *Sjöbo kommun* i Skåne. Arbetet har utgått från ett intersektionellt perspektiv och baseras på den tidigare utvecklade metoden *Mobility Labs* (Winslott Hiselius m.fl, 2020; Lund och Smidfelt Rosqvist, 2020). Arbetet i projektet har skett i tre steg (organiserat i tre arbetspaket), där de tre fallstudierna genomförs parallellt, och bidrar med underlag till vart och ett av arbetspaketen, se figuren nedan. I ett första skede genomfördes fokusgrupper med särskilt mobilitetsutmanade grupper på de olika fallstudieorterna för att skapa en förståelse för vilka tillgänglighetsbehov och utmaningar som finns idag (AP1). Utifrån litteraturen om vilka grupper som har särskilda utmaningar med mobilitet på landsbygden valde vi att hålla fokusgrupper med *äldre, unga, SFI-studerande* och *pendlare (företrädesvis med lägre inkomst)*.

Baserat på lärdomarna om användarnas tillgänglighetsutmaningar i fallstudieorterna genomfördes parallellt intervjuer med offentliga aktör på lokal, regional och nationell nivå inom olika relevanta policyområden (regional utveckling, kollektivtrafik, digitalisering) om deras utmaningar, hinder och möjligheter att bidra till tillgänglighet för alla på landsbygder (AP2). Arbetspaketet tar ett policyområdesövergripande angreppssätt där analysen inkluderar både mobilitet och transport, och landsbygdsutveckling och servicefrågor för att skapa en helhetsbild på hur offentliga aktörer på olika nivåer kan främja tillgängligheten för transportutsatta grupper. I projektets avslutande skede organiserades samskapande workshoppar med användare (några från respektive fokusgrupp) och offentliga aktörer på lokal och regional nivå i syfte att ta fram förslag till åtgärder och policyrekommendationer (AP3). En representant för respektive fallstudie (kommun/region) har

varit lokal kontaktperson i projektet och behjälplig i att få tag i personer till fokusgrupper, intervjuer och workshopar.



Policyanalys

I AP2 gjordes en systematisk genomgång av nyckeldokument från lokal och regional nivå från de tre fallstudierna samt från den nationella nivån. Den inkluderade policydokument inom transport och mobilitet, samt regional utveckling och landsbygdsutveckling. Sådana policydokument som på något sätt hanterar tillgängligheten på landsbygder för olika grupper, och hur detta görs sammanställdes och inkluderades i policyanalysen. Analysen gjordes genom att göra en sökning på termerna "landsbygd", "barn", "äldre", "funktionsnedsättning" i dokumenten. Träffarna undersöktes och analyserades och en sammanfattande analys skrevs för varje policy-dokument. Därefter analyserades olika policydokument i ljuset av varandra, och i ljuset av de intervjuer och workshopar som genomfördes under projektet.

Intervjuer

I AP2 gjordes också intervjuer med tjänstepersoner på både lokal, regional och nationell nivå för att komplettera policyanalysen med insikter om hur man gör och tänker i praktiken. Intervjupersoner valdes utifrån principer om "purposeful selection", det vill säga att varje intervju skulle kunna ge så mycket rikt material för att svara på forskningsfrågorna som möjligt. Intervjuer genomfördes genom Teams, och tog mellan 1 – 1,5 timme. Intervjuerna var *semistrukturerade*, det vill säga att vi hade en grundstruktur och övergripande frågeområden nedskrivna i en intervjuguide, men förhöll oss relativt fritt till denna. Intervjuerna genomfördes via Teams, minnesanteckningar renskrevs direkt efteråt och analyserades och sammanfattades först en och en. Analysen gjordes utefter de teman som ges av studiens forskningsfrågor, och dels av teman som framträdde ur materialet. När de enskilda intervjuerna analyserats gjordes en samlad analys vars resultat presenteras i rapporten.

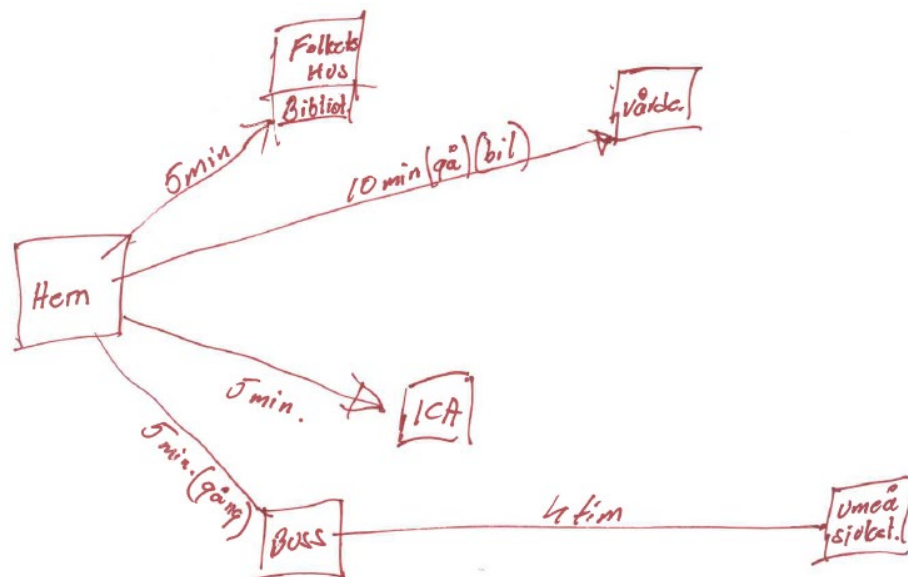
Metoden Mobility labs

Metoden Mobility labs innebär att medborgare aktivt involveras som medskapare av kunskap i projektet, och att forskarna i dialogen är närvarande i den lokala geografin för att själva erfara den lokala kontexten. I projektets genomförande har vi gjort två platsbesök i varje fallstudieort för dialog med olika grupper av medborgare. Metoden särskiljer sig från andra metoder för medborgardialog på följande sätt (Lund och Smidfelt Rosqvist, 2020):

- Att dialogen förankras i en verklig geografisk kontext och får en tydlig koppling till ett fysiskt område
- Att det handlar om ett *medskapande* med berörda medborgare
- Att dialogen har en tydlig experimenterande karaktär, med fokus på processer för innovation och lärande.
- Att dialogen mellan experter och medborgare utgår ifrån tillförlitlig och relevant information, lagar, mål och övriga förutsättningar.
- Att resultaten av dialogen valideras genom återkoppling till berörda medborgare.

Först genomfördes på varje ort fokusgruppsintervjuer med representanter för de grupper som identifierats löpa särskilt stor risk för transportfattigdom: unga, äldre, invandrare och pendlare (företrädevis med låg inkomst). Rekrytering till grupperna skedde på lite olika sätt för de olika grupperna och på de olika orterna, men i största möjliga utsträckning strävade vi efter att rekrytera deltagare utifrån de sammanhang där de befann sig snarare än utifrån enbart intresse av att delta. Rekryteringen skedde bland annat genom SFI-undervisning, fritidsgårdar och PRO-föreningar, via kommunens kontakter i en by men för att nå gruppen pendlare också genom annonser på Facebook. Det svåraste var att nå pendlare eftersom det inte är en homogen grupp som har ett forum så som PRO och SFI till exempel. Vid fokusgruppsintervjuerna användes metoden Vardagskartor, där deltagarna ritade enkla schematiska skisser av sina vardagsresor som underlag för diskussionen om utmaningar kopplade till resor och tillgänglighet.

Exempel på en vardagskarta från en deltagarna i en fokusgrupp i Vilhelmina:

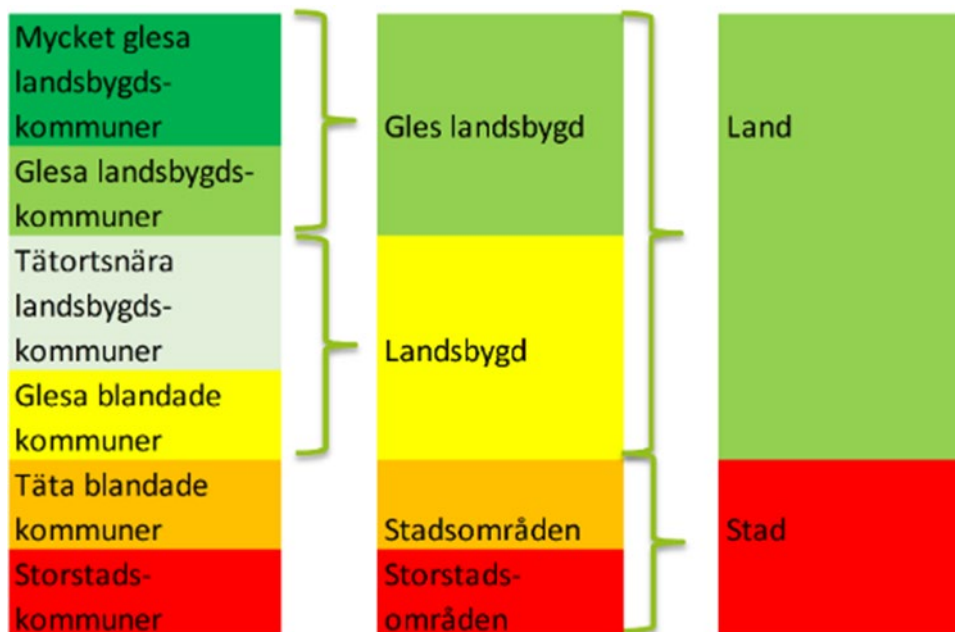


I nästa steg sammanställdes resultaten från fokusgrupperna och från intervjuerna med planerare från region och kommun för respektive fall och presenterades vid en workshop på varje ort där alla som deltagit i fokusgrupperna samt involverade personer från kommun och region bjöds in för att tillsammans resonera kring möjliga lösningar på de utmaningar som identifierats.

Val av fall

Projektets tre fall har valts utifrån följande kriterier:

Geografi: Landsbygder har olika förutsättningar (geografi, befolkningstäthet, avstånd till större tätorter, olika förutsättningar att kollektivtrafikförsörja beroende på skatteunderlag i regionen etc.). Därför har vi valt fallstudieorter som representerar olika typer av landsbygder utifrån Jordbruksverkets definition, men som även representerar olika regioner.



Jordbruksverket: <https://jordbruksverket.se/stod/programmen-som-finansierar-stoden/var-definition-av-landsbygd#h-Beskrivningavkategorierna>

Identifierat problem och testar lösningar: Fallstudieorterna har även valts utifrån att de redan har identifierat ett tillgänglighetsproblem och testat eller vill testa olika lösningar. Det innebär att fallstudieorterna är intresserade av frågan och har möjlighet att "provtrycka" förslag som tas fram i projektet för att se hur de skulle tas emot av politiken.

Tillgängliga data: Fallstudier valdes också utifrån kriteriet att det redan fanns visst material om tillgänglighetsutmaningar för användargrupper och i vissa fall användardata från olika mobilitetstjänster insamlat som projektet kunde dra nytta av.

Fallstudieorterna bildar tillsammans ett underlag av utmaningar från olika typer av landsbygder i olika regioner, med erfarenheter av olika tjänster för att öka tillgänglighet och inkluderande

metoder för transportutsatta. Fallstudierna representerar erfarenheter som skapar en bra grund för att utveckla samskapade policyrekommendationer och åtgärder.

Region Västerbotten, Vilhelmina kommun

Vilhelmina är en mycket gles landsbygdskommun i Västerbotten. Det fanns inget speciellt projekt som pågick i Vilhelmina men frågan om tillgänglighet och hur samordning kan ske för att öka tillgängligheten för både persontransport- och gods är ständigt närvarande och kommunen hade intresse av att delta i projektet.

Region Dalarna, Orsa kommun

Orsa är en gles landsbygdskommun. Orsa kommun har deltagit i Vinnovaprojektet Hemleveranser på landsbygd och i mindre tätorter riktat mot landsbygd. I projektet togs en handbok fram för samordning av hemleverans i befintliga transportresurser. Inom projektet gjordes vissa kartläggningar lokalt för tillgänglighet, ålder och socioekonomiska faktorer. Skattungbyn har även deltagit i samåkningsprojektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd. Orsa kommun jobbar dessutom med en ungdomspanel som samrådsform i olika frågor.

Region Skåne, Sjöbo kommun

Sjöbo är en tätortsnära landsbygdskommun. Sjöbo har inom ramen för Interreg-projektet Mobilitet på tvärs testat ett antal mobilitetstjänster. Region Skåne har nyligen genomfört en analys av transportfattigdom i Skåne utifrån de socioekonomiska förutsättningarna i olika områden i regionen samt kartlagt den socioekonomiska segregationen i regionen. Sjöbo kommun har gjort en förstudie om framtidens kollektivtrafik på landsbygd.

1.4 Rapportens disposition

I de följande tre kapitlen redogörs för resultatet av arbetspaket 2, det vill säga analys av policydokument och intervjuer med tjänstepersoner på nationell nivå (kapitel två) och regional nivå (kapitel tre) och kommunal nivå (kapitel fyra). Därefter följer tre kapitel med resultat från de Mobility labs som genomförts i de tre fallstudieorterna Vilhelmina (kapitel fem), Orsa (kapitel sex) och Sjöbo (kapitel sju). I kapitel åtta diskuteras utmaningar och potentiella lösningar utifrån de tre fallstudierna, varefter policyrekommendationer presenteras i kapitel nio.

Ansvar och rådigheten i frågor som påverkar tillgänglighet på landsbygder är delat mellan aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. Dessa har att förhålla sig till ett antal styrdokument och mål, och naturligtvis löpande politisk styrning av mål och resurser. I kapitel två, tre och fyra analyseras policydokument från nationell-, regional och kommunal nivå. Dessutom analyseras intervjuer med planerare på relevanta nationella myndigheter samt från de tre regioner och kommuner som ingår som fallstudier. Resultaten presenteras här tematiskt sammanfattat, för att ge en bild av hur mål och styrning av tillgänglighet för olika grupper och geografier görs på nationell, regional och lokal nivå.

2 Förutsättningar på nationell nivå

2.1 Policyanalys av nationella nivåns styrdokument

För att förstå vad nationella nivåns styrdokument säger om tillgänglighet på landsbygder för olika grupper och vad de ger för inriktning och utrymme för agerande för ansvariga aktörer har följande styrdokument analyserats:

- Regeringens proposition 2017/18:179, *En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop*
- Trafikverket 2021:186, *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*
- Regeringens skrivelse 2021/22:261, *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033*

Målet för landsbygdspolitiken är en livskraftig landsbygd

I regeringens proposition om landsbygdspolitiken föreslås det övergripande målet vara en *livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet*. Tre delmål presenteras som rör hållbar förmåga till sysselsättning och utveckling och bidrag till Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och likvärdiga förutsättningar för människor att arbeta, bo och leva i landsbygderna.

Landsbygdens inbyggda otillgänglighet

Propositionen lyfter också olika geografiers olika förutsättningar när det gäller infrastruktur och tillgänglighet. Det framhålls att investeringarna i vägnätet historiskt har fördelats jämnt över landet och att kollektivtrafiken i landsbygderna ofta är outvecklad och har låg turtäthet, vilket "påverkar både förutsättningar för etablering av företag och möjligheter för boende" (Regeringen 2017:10). Utmaningen att tillhandahålla samhällsservice, handel och attraktivitet i glesa landsbygder – och den onda spiral som kan uppstå - diskuteras, samt det ojämsställda företagandet på landsbygden där gruppen män dominerar. Däremot är det fler kvinnor än män som flyttar för att utbilda sig. Propositionen menar att tillgängliggörandet av fler distansutbildningar och digital infrastruktur skulle gynna utbildningsnivå, konkurrenskraft och möjliggöra för både kvinnor och män att utbilda sig för kvalificerade arbetstillfällen på landsbygden.

Olika grupper har olika tillgänglighet på landsbygden

I propositionen om landsbygdspolitiken (Regeringen 2017) framhålls också att de grupper som inte har möjlighet att köra bil – ofta *äldre och unga* – är särskilt beroende av fungerande kollektivtrafik.

Det framhålls att förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter längs stora pendlingsstråk kan vara ett sätt att öka människors geografiska rörlighet (ibid: s 10–11). Också utmaningen för gruppen *nyanlända* som placeras i glesbygd i de norra och mellersta delarna av Sverige nämns, men i försiktiga ordalag. Istället för att peka på omöjligheten att etablera sig i Sverige när kommunikationer och kollektivtrafik för att ta sig till jobb, skola och praktikplatser saknas eller brister så pekas dessa faktorer ut som "attraktiva":

För att det ska vara attraktivt för nyanlända att etablera sig behöver bostäder, jobb och praktikplatser finnas tillgängliga. I mer glest befolkade områden blir också frågor som *kommunikationer och kollektivtrafik* [min kursivering] särskilt viktiga. (Regeringen 2017:14)

Förslag till nationell plan = allt blir lite sämre, särskilt på landsbygden

Trafikverkets förslag till Nationell plan (Trafikverket 2021) gällande hur Trafikverket planerar att vidmakthålla väganläggningen utifrån mål och prioriteringsprinciper från regeringen innehåller intressanta motsatser. Dels ska man utifrån samhällsekonomiska principer och de transportpolitiska målen prioritera "de mer högtrafikerade delarna av vägnätet [...] framför de mer lågtrafikerade" (s. 72), dels "fortsätta vårda befintlig anläggning och säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och ett trafiksäkert vägsystem [...] i hela landet (ibid)".

Förslaget konsekvenser bedöms dock i slutändan bli att vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling försämras långsamt, medan en snabbare tillståndsförbättring kommer ske för vägar som är viktiga för landsbygden och övriga vägar (s 74).

I förslaget om *trimningsåtgärder för ökad tillgänglighet* uppgår föreslagen kostnad för kollektivtrafik endast till närmare 55 procent av det uppskattade behovet (s. 100).

Fastställd Nationell plan = lite mer pengar till underhåll av infrastruktur på landsbygd

Sammantaget så verkar regeringens skrivelse (Regeringen 2021) prioritera upp satsningar på väginfrastrukturen på landsbygd jämfört med Trafikverkets förslag. Skrivelsen lyfter upp underhållet av befintlig infrastruktur som ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgänglighet och lyfter vikten av en "väl avvägd balans mellan allt från storstadsområden till landsbygder vid planering av underhållsåtgärder" (s. 9). Man menar vidare att Trafikverket därför behöver se till behovet att underhålla såväl de hög- som lågtrafikerade delarna av vägnätet och att det finmaskiga vägnätet på landsbygden har en särskild betydelse för god tillgänglighet och behöver underhållas så att framkomligheten kan säkerställas (ibid. s. 9–10).

Stadsmiljöavtalspengar till landsbygden?

Regeringens skrivelse menar vidare att Trafikverket bör, med hjälp av exempelvis riktade informationsinsatser, eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt över landet och kommer hela landet till del:

Trafikverket bör särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. vad gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Trafikverket kan, vid behov och inom ramen för förordningens bestämmelser, överväga justeringar i tillämpningen av densamma som kan underlätta för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet. (s. 12)

Nationell plan – diskussion om olika gruppers olika behov saknas

Det övergripande intrycket är att Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastrukturen inte på djupet diskuterar och prioriterar olika gruppers tillgänglighet på landsbygden. Det konstateras på enstaka ställen att kollektivtrafiken ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är särskilt viktig för vissa grupper (vissa ålders- och socioekonomiska grupper, personer med funktionshinder samt boende på landsbygden), men det är inte tydligt att denna slutsats motiverar ytterligare satsningar – snarare konstateras bara att många hinder återstår. Exempelvis konstaterar man att många hinder återstår för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. I övrigt berörs tillgänglighet för olika grupper och för landsbygd i förslaget endast när det gäller prioriterade forsknings och innovationsområden, där ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet är ett av planens fyra utpekade prioriterade områden (s. 67). Här sägs att forskning och innovation om aktiv mobilitet behöver stärkas samt att det behövs ökad kunskap om hur jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan stärkas vid planering och utveckling av transportsystemet.

2.2 Intervjuer med nationella aktörer

Trafikverket

På Trafikverket intervjuades en tjänsteperson på central strategisk funktion; en tjänsteperson med kompetens inom social hållbarhet; och en strategisk planerare på regionnivå. Intervjupersonerna valdes för att de har erfarenhet av olika delar av Trafikverkets arbete med landsbygdsfrågor och alla gruppers rätt till tillgänglighet.

Landsbygdens tillgänglighet – komplex ansvarsfördelning

Trafikverket har ansvar för att underhålla och utveckla nationell väg och järnväg, och ansvarar dessutom för över- och undergångar när nationella vägar eller järnvägar bildar barriärer i en bygd eller i ett samhälle. För att dessa ska fungera måste de ju dock integreras i det lokala gång-, cykel-, och vägnätet som kommunen eller regionen ansvarar för, och dessa processer (med upp till tre parter) kan vara svåra att samordna och går inte alltid i takt (tjänsteman på central funktion). I intervjuerna framhålls att korta och medellånga resor i vardagen sker mest på kommunalt och regionalt vägnät och att underhåll av dessa vägar därför är särskilt viktigt för att tillgodose tillgänglighet på landsbygden. Både planeraren och personen på den centrala funktionen lyfter också byggandet och underhåll av gång- och cykelbanor som viktiga (och i dagsläget inte tillräckligt prioriterade) för landsbygdens tillgänglighet och poängterar att det också ofta är regionala/kommunala beslut.

Ingen har längre helhetsansvaret för infrastrukturen och transportsystemet

I samtliga intervjuer lyfts problemen med att *ansvaret för infrastrukturen är uppdelat på flera huvudmän*, och att *samverkan mellan berörda parter är avgörande* för att de transportpolitiska målen ska kunna nås. Sedan sektorsansvaret försvann är det inte längre någon som har ansvaret för helheten i transportsystemet. "Trafikverkets nuvarande uppdrag är starkt styrt och snävt, vilket kan vara ett hinder", menar en av de intervjuade. En annan menar att Trafikverket ändå "har någon sorts roll för transportsystemet" och exemplifierar med arbetet med *Målbild 2030* som försöker kombinera de transportpolitiska målen med Agenda 2030-målen. Här uttrycks att:

" I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till

utbildad arbetskraft och marknader” (Tjänsteperson med kompetens inom social hållbarhet).

Men i de långsiktiga strategiska målen för Trafikverket (som styr verkets arbete mer direkt) så blev målet specifikt för landsbygden uttryckt:

”bidrar till utveckling i hela landet genom att sträva efter förstoring av arbetsmarknadsregioner”

Den intervjuade (tjänsteperson med kompetens inom social hållbarhet) kommenterar att det fanns andra, bredare förslag till skrivningar, och att inte alla internt blev nöjda med den som den slutgiltigt blev. Intervjupersonen menar vidare att det inom myndigheten finns en generell insikt om att det tidigare lagts för mycket fokus på arbetsresor, och att fokus måste breddas till att också omfatta fritids- och serviceresor.

Samarbete nödvändigt – men ingen vill stå för notan

Det är tydligt i intervjuerna att samtliga ser samarbete mellan relevanta parter som nödvändigt för att arbeta med tillgänglighet. Det finns också många exempel på befintliga samarbeten, med bredare perspektiv och holistisk problemförståelse, men dessa är ofta särfinansierade forskningsprojekt eller i tidiga faser när ansvaret för att ta kostnaden för eventuella åtgärder fortfarande är en öppen fråga. Ju närmare faktiska projekt och skarpt läge, ju mer stramas organisationernas samarbetsvilja åt – för alla sitter med sina budgetar och vaktar över dessa:

Det är hela tiden utgångspunkten: ”Trafikverket ska inte åka på fler kostnader, för vi har inga pengar”. Det är ju en politisk fråga [skrattar] (tjänsteperson med kompetens inom social hållbarhet).

Landsbygdsdilemmat

När det gäller arbete med landsbygdens tillgänglighet så verkar det råda olika åsikter om hur god kunskap man redan har gällande olika gruppers tillgänglighet på landsbygder. Men det råder enighet om vad det är som är det stora dilemmat: att det *samhällsekonomiska perspektivet* gör det svårt att motivera åtgärder och få loss resurser till landsbygden, då resurserna hela tiden ska satsas där flest får nytta av dem. Det gör att viktiga åtgärder – både vad gäller underhåll och utveckling – prioriteras ned på landsbygden där ju färre bor än i stan.

Det framhålls också att *trafiksäkerhetsåtgärder kan komma i konflikt med tillgänglighetsmål på landsbygden*. Tjänstepersonen på centrala funktionen menar att detta det är ”en budgetinducerad konflikt” som egentligen skulle gå att bygga bort:

Jag skulle önska det fanns bra kvalité på gång och cykelbana överallt. Vi gör det vi kan, men jag tycker det är förfärligt att det inte är bättre på vissa håll. Där har utvecklingen gått åt fel håll. Ser vi 50 - 60 år bakåt var situationen en helt annan och landsbygden genomkorsad av stigar, vägar och vandringsleder och så som nu har växt igen eller tagits över av tomtmark etc. Vi har inte pengarna för att säkerställa god kvalitet överallt idag.

Han menar vidare att ett bekymmer är bristen på rådighet över var utbudet av service finns, och att han är bekymrad över trenden av alltmer utlokalisering av service från stadskärnorna. Det gör i sin tur att möjligheten att kollektivtrafikförsörja landsbygden blir svårare.

Tillgänglighet – olika syn på begreppets användbarhet

Det verkar i någon utsträckning alltså finnas olika tolkningar av de transportpolitiska målens innebörd, och det egna uppdraget inom olika delar av organisationen. Det visar sig också finnas olika syn på begreppet *tillgänglighet* och olika syn på huruvida man idag analyserar olika gruppers tillgänglighet inom Trafikverket.

Tjänstepersonen på den centrala funktionen menar att begreppet tillgänglighet (diskussionen rör grundläggande tillgänglighet på landsbygd) är svårt, om inte omöjligt att mäta:

Jag skulle nog vilja säga att det inte är möjligt att definiera. Särskilt inte tillgänglighet till jobb. Det räcker ju inte att ha tillgänglighet till *ett* jobb - var går gränsen? 1000 eller 10 000? Det man behöver är ju tillgänglighet till ett jobb som passar mig. Men det kan man ju inte mäta utifrån. Det är ju också individen själv som bestämmer hur långt den kan tänka sig pendla och vilken lön den kan acceptera. [...] Låt oss säga att [...] man måste ha bil för att ta sig till service. Och man bosätter sig där. Har man valt det själv? [*diskussion om att några valt det, andra inte*]. Om vi tänker oss att somliga har råkat hamna där – har de rätt att kräva att de ska få bo [kvar] där? [*inpass från intervjua att vissa har valet att flytta, andra inte*]. Det jag är ute efter... och jag låter hårdare än vad jag är... Vi gör kartläggningar, även om man inte har bil – hur långt är det till närmaste mataffär ex. Men vi styr ju inte utbudet av mataffärer.

[.....] [*Hur gör ni den typen av analyser? Nyss tyckte jag att du sa att ni inte gör den typen av kartläggningar utan bara resvaneundersökningar?*].

Ofta är det regionerna (Trafikverkets regioner) som gör det, samt använder Trafikanalys GIS-analyser över tillgänglighet. Sådana analyser gör vi. Men varför jag låter så hård och omänsklig när jag pratar om detta är att när man sen upptäcker att det bor folk på platser där man faktiskt behöver bil, eller åtminstone känner en granne som har bil, eller har barn som har bil för att kunna ta sig till i alla fall en lite större mataffär... ja, hur gör vi då? Ska man subventionera kollektivtrafik överallt i hela landet? Det kan man argumentera för. Men man kan också argumentera för att det ska vi inte.

Även den strategiska planeraren lyfter att begreppet tillgänglighet är vitt och behöver definieras, men menar att man bör hitta ett tillgänglighetsbegrepp man kan jobba med, och fler kan ställa sig bakom. Planeraren lyfter fram ett samarbete man haft med Tillväxtverket om plattformen/analysverktyget Pipos som analyserar tillgänglighet till olika former av service, och menar att vi behöver bättre verktyg än idag för att beskriva *geografisk fördelning av tillgänglighet*. Då skulle man kunna göra en omläggning från infrastrukturplanering till tillgänglighetsplanering. Men planeraren understryker att arbete med tillgänglighet kräver flerpartssamarbete:

Tillgängligheten påverkas om en skola läggs ner, om man kan ta sig till en hållplats etc. Man måste jobba många olika aktörer tillsammans om man jobbar med tillgänglighet.

Olika gruppers tillgänglighet – olika syn inom organisationen

Vi frågade också om huruvida man arbetade med begreppen transporträttvisa och transportfattigdom. Här fick vi helt olika svar i olika delar av organisationen.

Tjänstepersonen på den centrala funktionen anser att begreppet transporträttvisa är svårhanterligt:

... folk kan tycka väldigt olika saker om rättvisa. Vad är rättvist egentligen? Särskilt om man pratar om en begränsad resurs på något sätt. Hur ska man använda den [resursen] rättvist? Det är ju ytterst en politisk fråga.

...medan tjänstepersonen med kompetens inom social hållbarhet menar att "det är exakt det vi jobbar med", men att de istället pratar om exempelvis "tillgänglighet för grupper utan tillgång till bil".

Planeraren och tjänstepersonen med kompetens inom social hållbarhet menar att Trafikverket idag inte arbetar aktivt med att analysera tillgänglighetsskillnader mellan grupper – de har inte det uppdraget. Nu är det främst i samband med enskilda åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) som de gör sociala konsekvensanalyser för att analysera hur åtgärder slår mot olika grupper. Olika grupper tillgänglighet är dock frågor som dyker upp i arbetet med social hållbarhet, där man på Trafikverket utgår från gruppensperspektivet *diskrimineringsgrunderna* och fördelningsfrågor gällande *geografi* och *socioekonomi*. Då dyker självklart olika förutsättningar för olika grupper och geografier upp. Det kan gälla olika områden i storstäder likväl som på landsbygd.

Ungdomar, nyanlända, personer med funktionshinder

När det rör sig om olika grupper perspektiv så lyfter tjänstepersonen med fokus på social hållbarhet *ungdomars resor* som ett viktigt perspektiv, och menar att man i tidigare arbete ofta klumpat ihop barn och unga. Och att man tidigare kanske mest tänkt på och arbetat mycket med (mindre) barn – exempelvis barns säkra skolvägar. Den intervjuade menar att de inom myndigheten nu ser ett behov av att arbeta mer med gymnasieungdomar (som kanske har mer gemensamt med unga vuxna än med barn). Där blir *socioekonomi* viktigt – har man råd med tillägg till skolkortet så att man kan göra saker på fritiden? Och situationen för *hushåll utan bil*, där man inte kan skjutsa till fritidsaktiviteter.

I intervjuerna lyfts också situationen för *nyanlända* och *personer med funktionshinder*, *socioekonomiskt utsatta* samt *äldre*.

Vägar framåt

I intervjumaterialet framkommer lite olika syn på vad som idag är hinder för arbetet med tillgänglighet på landsbygd, och den samtidiga hållbara omställningen av trafiksystemet.

Dessa olika synsätt kan grovt sammanfattas i *två olika hållningar*:

- Systemet för samhällsplanering funkar rätt bra som det är, men det finns begränsningar i budget och i viss mån gällande ansvar. Däremot är det ett problem att genomföra genomgripande förändringar snabbt (vilket krävs för klimatomställningen) för då hinner inte människor och system anpassa sig. Svårast för utsatta grupper som då lätt kommer i kläm. *Tillgänglighet* är ett begrepp som inte går att mäta, och därför inte går att arbeta efter.
- Vi behöver ett annat arbetssätt med partsgemensamma begrepp och analyser, och ett utpekad helhetsansvar hos någon part. Så att arbetet med transportslagsövergripande aktörssamverkan kan fungera. Att arbeta med *tillgänglighetsplanering* (tillsammans med regioner och kommuner) skulle ge en annan diskussion, lösa vissa knutar och öppna ett annat handlingsutrymme. Samordnade, proaktiva insatser ger också bättre effektivitet. Att bygga mer väg och höja hastigheter är i konflikt med målet ett tillgängligt hållbart samhälle [underförstått: så det behöver vi sluta med]. Vi borde också tydligare bidra till att möjliggöra lösningar som andra aktörer förfogar över som kollektivtrafik och samåkning.

Det finns också samsyn, bland annat gällande behov av stöd för laddinfrastrukturutbyggnad, där alla intervjuade menar att det offentliga behöver ta ansvar för att bygga ut laddinfrastruktur på landsbygden där marknaden inte kommer göra det, på grund av bristande lönsamhet.

Ingen nämner tydligt att satsningar på mer rättvis tillgänglighet skulle kunna vara en *aktiv* strategi för att möjliggöra acceptans för de åtgärder som krävs för att nå transportsektorns klimatmål. Dock nämns att kompensation för vissa grupper nog kommer krävas:

När det blir dyrare att köra bil måste man titta på skolskjuts, färdtjänst etc. Socialtjänsten kanske måste ändra sina kostnadsschabloner. Inte ett enormt paradigmskifte (tjänsteperson på central funktion).

Tillväxtverket

Tillväxtverket ligger under Näringsdepartementet och ansvarar bland annat för att främja näringslivsutveckling och regional tillväxt i alla delar av landet. Den person som vi intervjuade arbetar med uppdrag inom den sammanhållande landsbygdspolitiken där Tillväxtverket har en sammanhållande roll och bland annat hjälper nationella myndigheter att integrera landsbygdspektivet i deras sektorspolitiska uppdrag.

Otydlighet i ansvaret för landsbygdsfrågorna

Precis som att ansvarsfördelningen för infrastruktur och tillgänglighet är komplex, otydlig och uppdelad mellan Trafikverket, regionerna och kommunerna, så är ansvaret för landsbygdsfrågorna i Sverige uppdelade på olika sektorsmyndigheter. Tillväxtverket har därför fått ett uppdrag att stärka och lyfta landsbygdsfrågorna och samordna dessa frågor i dialog med ansvariga aktörer. Tillväxtverket ansvarar även för att stötta service i glesbygd, exempelvis till livsmedelsbutiker och drivmedelsstationer. Inom detta område har man också en samordnade och kunskapsutvecklande roll bl.a. mot regionernas serviceprogram. En länge önskad uppdatering av Tillväxtverkets instruktion, där landsbygdsfrågorna kommer synliggöras tydligare, var på gång vid intervjutillfället kring halvårsskiftet 2022.

Dålig kännedom om olika gruppers tillgänglighet på landsbygden

Begreppen *transportfattigdom*, *transporträttvisa* och *transportutsatta grupper* är inte begrepp som Tillväxtverket arbetar med. Intervjupersonen menade att det ligger mer på andra myndigheter att integrera dessa frågor i arbetet. Som exempel nämndes den skrivning som finns i propositionen vad gäller transportområdet: "För en långsiktigt hållbar landsbygdsutveckling behövs därför konkurrenskraftiga transportlösningar för gods och persontransporter med låga utsläpp av växthusgaser i kombination med väl utbyggd digital infrastruktur." Den säger inget om tillgänglighetens fördelning (som transporträttvisa / transportfattigdom) eller olika gruppers förutsättningar.

Tillväxtverket har idag enligt den intervjuade tjänstepersonen inte kännedom om vilka behov av mobilitet och transporter som olika grupper har på landsbygd. Uppföljningen som bygger på underlag från andra myndigheter går inte ner på olika grupper utan är istället mer kopplade till geografier. En viktig plattform för dessa geografiska analyser är Pipos som Tillväxtverket ansvarar för och som kan användas för att analysera vad olika åtgärder innebär för tillgängligheten till olika målpunkter.

Saknar tydlighet från politiken

Ett viktigt hinder för att främja ökad tillgänglighet för transportfattiga grupper på landsbygd är enligt intervjupersonen att det saknas tydlighet från politiken både nationellt och regionalt. Mål behöver utvecklas kopplat till rättviseperspektiv, tillit och för minskad polarisering. Här pekar hen på att det fanns 11 delmål i slutbetänkandet från landsbygdskommittén vilket bara resulterade i tre delmål:

- Delmål om hållbar tillväxt: Landsbygdernas förmåga att ta till vara förutsättningarna för företagsamhet och sysselsättning är långsiktigt hållbar, samtidigt som miljömålen nås. Landsbygderna bidrar till en positiv utveckling av Sveriges ekonomi.
- Delmål om cirkulär biobaserad och fossilfri ekonomi samt hållbart nyttjande av naturresurser: Landsbygderna bidrar till att stärka Sveriges konkurrenskraft i en utveckling mot en cirkulär, biobaserad och fossilfri ekonomi och till ett hållbart nyttjande av naturresurserna samt till att relevanta miljö kvalitetsmål uppfylls
- Delmål Attraktiva livsmiljöer i Sveriges landsbygder: Likvärdiga förutsättningar för människor att arbeta, bo och leva i landsbygderna.

Tillväxtverket har också tryckt på i sin uppföljning att det behövs en konkretisering av delmålen.

Möjligheter för att utveckla arbetet med transportutsatta grupper och hållbar tillgänglighet på landsbygd

Med en tydligare styrning från politiken att arbeta med transportutsatta grupper skulle mer kunna göras. Intervjupersonen menar att organisationen skulle kunna integrera frågor om olika grupper på landsbygden i sina uppdrag exempelvis inom ramen för tillväxtorienterad samhällsplanering där de stöttar regioner och tar fram strukturbilder. Det skulle enligt hen kunna göra stor nytta om de tar fram underlag, synliggör, medvetandegöra och trycker på i frågorna. För att kunna göra detta krävs dock enligt intervjupersonen tryck ovanifrån med bl.a. en utvecklad instruktion.

I omställningsarbetet för att nå klimatmålen behövs enligt intervjupersonen differentierade lösningar för att passa de stora skillnader som finns över landet, mellan olika geografier, och mellan olika grupper.

Sveriges kommuner och regioner

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) är en medlems- och arbetsgivarorganisation som arbetar för att utveckla och stödja kommuners och regioners verksamhet. På SKR intervjuades två personer som arbetar med frågor kopplat till kollektivtrafik och hållbar mobilitet i en grupp med ansvar för trafik och infrastruktur.

Fokus på infrastruktur där många bor ger relativ försämring i landsbygderna

Inledningsvis lyfte en av intervjupersonerna att den *särskilda* kollektivtrafiken är styrd enligt lag och bl.a. säger att barn i grundskolan ska ges tillgång till skolskjuts samt att färdtjänst ska finnas. Trafikanalys har just nu ett uppdrag att analysera och bedöma om det finns behov av att förtydliga vilka kriterier som ska gälla vid prövningen av rätt till färdtjänst. Den *allmänna* kollektivtrafiken är generellt sätt inte en rättighet, men en del regioner har definierat vilken tillgänglighet som ska ges. SKR är en politiskt styrd organisation och landsbygdsfrågor är viktiga – SKR lyfter ofta i sina remissvar att hela landet ska leva. Infrastruktursatsningar i nationell plan har ett fokus på delar av landet där många bor. I längden gör det enligt intervjupersonerna att landsbygden får allt sämre tillgänglighet i relation till mer tätbefolkade delar.

Transportfattigdom och transporträttvisa kan vara känsliga begrepp

På frågan om hur de arbetar med tillgänglighet på landsbygd reagerade intervjupersonerna på ordvalet "främja" kopplat till tillgänglighet. Att främja tillgängligheten var ett begrepp som de inte kände passade ihop med deras organisation. De är en politiskt styrd organisation och de utgår från vad medlemmarna vill. De tar fram kunskapsunderlag, lyfter förutsättningar och konsekvenser av olika vägval som på olika sätt berör tillgänglighet, så möjligen kan de främja tillgänglighet indirekt. Transportfattigdom eller transporträttvisa är inte heller begrepp som används inom organisationen och de arbetar inte heller med frågor kopplade till begreppen idag. Intervjupersonerna tror inte heller att politiken skulle gilla benämningarna.

Tillgänglighet analyseras generellt – inte ofta för särskilda grupper

SKR använder i stället begreppet *tillgänglighet*, vilket oftast analyseras generellt för hela kommuner och regioner – inte för enskilda grupper. När det gäller skolskjuts och färdtjänst så ser de det mer som transportform än att de pratar om barn, äldre och funktionsnedsatta. Arbetet sker på en transportstrategisk nivå, men grupper kan lyftas som exempel. När det gäller cykel så handlar det mer om att göra det möjligt för så många som möjligt att kunna cykla än att lyfta speciella grupper. De följer forskningen och skulle kunna lyfta kunskap i dokument, på konferenser, nätverksträffar med mera. Det är dock inget som görs idag. SKR finansierar också en del forskning. Det ligger också mycket på respektive kommun och region att ha en bild av läget.

Hinder: finansieringsmodellen, normer som styr prioriteringar och anpassningssvårigheter vid särskilda händelser

Intervjupersonerna lyfte *ekonomi och finansiering* som viktiga hinder för att skapa ökad och förbättrad kollektivtrafik för transportfattiga grupper på landsbygd. Den finansieringsprincip som gällt – 50 procent biljettintäkter och 50 procent skattefinansiering – håller inte längre menar de. Hänvisning gjordes här bland annat till K2-forskningsprojektet "Kollektivtrafiken som medel för att nå samhällsmål – en studie av finansiella/ekonomiska förutsättningar"¹.

Normativa hinder som styr praktik och prioriteringar lyftes också. Ett exempel är att cykelinfrastruktur – som är billig jämfört med bilinfrastruktur – ändå har svårt att hävda sig när medel ska fördelas. En förbättrad cykelinfrastruktur skulle kunna förbättra tillgänglighet inte minst för unga menade de intervjuade. Det finns inte heller tillräckligt med medel i de regionala planerna för cykel och kollektivtrafikåtgärder och dessutom kunskaphinder om vad man får använda medlen till och vilka kostnaderna är.

Ett annat problem som lyftes var att *kollektivtrafiken har svårt att hantera oväntade händelser* som pandemins plötsliga resenärstapp, eller ökade behov under flyktingkrisen. Det är inte bara att handla upp ny kollektivtrafik när flyktingar med kort varsel placeras på förläggningar utan kollektivtrafik. Det statiska har fördelar att man kan lita på att kollektivtrafiken finns där men samtidigt är det ett hinder att den inte klarar att hantera snabba förändringar.

Endimensionell debatt då det inte pratas om olika gruppers förutsättningar och behov

När det gäller speciella hinder för transportutsatta grupper är det ett problem att de inte pratas om olika gruppers förutsättningar och behov menar de intervjuade – debatten blir endimensionell. Ett exempel som tas upp är att socioekonomiskt svaga grupper bosätter sig där de har råd att bosätta sig och då ofta hamnar i lägen med sämre tillgänglighet. När drivmedelspriser blir högre drabbas

¹ <https://www.k2centrum.se/kollektivtrafiken-som-medel-att-na-samhallsmal-en-studie-av-finansiellaekonomiska-forutsattningar>

de därför extra hårt. Ett annat problem uppstår när många ungdomar i ett område skaffar EPA-traktor, vilket kan få konsekvenser för kollektivtrafiken när efterfrågan minskar. Om det leder till att turer och linjer dras in drabbas de som inte har tillgång till bil eller EPA-traktor.

På frågan om hur de såg på att många orter låg långt efter i elbilsintroduktionen svarade de att omställningen sker snabbt även om landsbygden kommer efter. Räckviddsångesten börjar gå över men finns kvar i norra Sverige inte minst i inlandet. I norra Sverige är det samtidigt en väldigt bra affär med elbil i och med det låga elpriset.

Bättre kunskapsunderlag – och en definition av ”minsta godtagbara tillgänglighet”?

Intervjupersonerna önskade bättre kunskapsunderlag för att kunna argumentera i frågorna och menade att tematiska fördjupningar behövs om olika gruppers tillgänglighet på landsbygden. Bättre underlag kan också förbättra argumentationen om medelsfördelningen i de regionala planerna för transportinfrastrukturen. En möjlighet som också lyftes var justering av styrmedel, exempelvis en ny avståndsbaserad skattereduktion så större reduktion ges för resor på landsbygd.

När det handlar om omställningen för att nå klimatmålet tyckte intervjupersonerna att man borde lyfta perspektivet att inte alla har möjlighet att skaffa sig elbil eller ens köra bil. Exempelvis äldre på landsbygden som inte kan köra bil eller kanske inte borde kör bil längre.

De pekade också på behovet av ett samlat stöd till hållbar tillgänglighet på landsbygd. Det behövs även mer samarbete både horisontellt och vertikalt. Horisontellt kan det bland annat handla om samarbete mellan kommuner med liknande situation – alltså inte bara med de närmaste kommunerna. På slutet lyftes också behovet av en definition av minsta godtagbara tillgänglighet.

Trafikanalys

Trafikanalys är ansvarig myndighet för statistik inom transportområdet. På Trafikanalys intervjuades en person med lång erfarenhet av transportfrågor som arbetar med styrmedel och omvärldsanalys.

Fokus inte på att främja, utan på att behålla tillgänglighet på landsbygd

Enligt intervjupersonen ligger Trafikanalys fokus idag inte på att främja tillgänglighet på landsbygd. Det handlar mer om att se till att det inte försämras och beakta det i olika uppdrag. Som exempel togs uppdraget att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. Där har särskilda hänsyn tagits vid utformning av styrmedel till tillgänglighet i glesbygder och landsbygd. Samtidigt står det i direktiven att bilen sannolikt kommer vara det viktigaste transportsättet i framtiden. Digitaliseringen har också lett till nya tjänster som ökat arbete på distans, virtuella möten samt e-handel. I den årliga måluppföljning som Trafikanalys gör av de transportpolitiska målen framgår att den digitala tillgängligheten har utvecklats positivt under pandemin. Samtidigt har den interregionala tillgängligheten blivit sämre.

Utveckling av digital tillgänglighet och elektrifiering ökar klyftorna mellan grupper

I uppdraget med underlag till klimathandlingsplanen betonas bilens betydelse för landsbygden. Då handlar det mycket om elektrifieringen. Elbilarna är dyrare i inköp och nyare vilket gör de mindre tillgängliga för socioekonomiskt svagare grupper. Med allt mer hemarbete genom digitaliseringen minskar också underlaget för kollektivtrafiken. Om man då inte vill skjuta till mer

skattemedel behöver mer tas från egenfinansieringsgraden som ökar biljettpriset vilket ger en negativ spiral. Den positiva sidan är att tillgängligheten ökar i glesbygden genom digitala lösningar. Utvecklingen ökar klyftorna. Det är ofta samma personer som har yrken som möjliggör distansarbete som också har lön som gör att de kan skaffa en elbil medan de som har serviceyrken behöver pendla och ofta har lägre lön som gör elbilen mer svåråtkomlig.

Analyserar och beskriver olika gruppers tillgänglighet

Även om begreppen transportfattigdom eller transporträttvis inte används så pekar intervjupersonen på att Trafikanalys arbetar med frågorna, och att det ingår i uppdraget att beskriva konsekvenser och ta hänsyn till olika grupper i utformningen av förslag. Som exempel togs måluppföljningen av de transportpolitiska målen där tillgänglighet följs upp i olika dimensioner från glesaste glesbygder till tätorter. De tittar bl.a. på hur tillgängligheten varierar över socioekonomin. I uppdraget exempelvis det om underlag till klimathandlingsplanen tittar de på hur man kan utforma styrmedel så att det inte inverkar negativt på tillgänglighet i olika delar av landet eller drabbar olika grupper. Ett annat exempel rör analyser av förslaget till skattereduktion för arbetsresor (som först röstades igenom av riksdagen och sedan togs bort av den nya regeringen 2022). Dessutom har de haft specifika uppdrag om tillgänglighet för synskadade och funktionsnedsatta. En hel del görs också kopplat till personer med funktionshinder. Här nämndes flera uppdrag. Vad gäller invandrare och nyanlända har de däremot inte gjort något specifikt uppdrag. Inte heller om man ser på olika åldersgrupper. Men man arbetar med olika grupper inte bara den geografiska dimensionen. För nyanlända handlar det inte bara om ifall anläggningarna haft bra kollektivtrafik utan också om kunskap om hur kollektivtrafiken fungerar. En svårighet som lyftes var att system med kollektivtrafikkort, betalning med mera skiljer sig mellan olika delar av landet.

I uppdraget om att ta fram förslag till nya klimathandlingsplanen togs en mall fram där effekterna av styrmedlen på olika mål beskrevs med avseende på bland annat fördelningseffekter och jämställdhet. Dessa effekter skulle också ingå i rangordningen av förslagen. I ett av förslagen, det om skrotningsskatt, finns också en tanke om fördelningsperspektiv, att det ska finnas styrmedel i båda ändar av den socioekonomiska skalan.

Hinder för ökad tillgänglighet för transportutsatta grupper på landsbygd

Ett hinder som lyftes var den nedåtgående trenden i resandeunderlag för kollektivtrafiken. Det har förstärkts av pandemin. Digitaliseringen innebär också att vi kan bosätta oss glesare. Hela spektrat av socioekonomiska grupper finns på landsbygden och som nämndes tidigare drabbas de olika. När ungdomar skaffar EPA-traktorer minskar också underlaget för kollektivtrafiken. Även om det är en liten andel sett till hela fordonsparken kan tänka sig att det ändå är många om man ser till den begränsade åldersgruppen. På frågan om det är några specifika hinder för de transportutsatta grupperna kom också trygghetsfrågor kopplat till kollektivtrafik för äldre, kvinnor och kanske även för nyanlända upp.

Förbättra kunskapen om olika gruppers tillgänglighet och om hur åtgärders effekter slår

På frågan hur intervjupersonen skulle vilja att Trafikanalys kunde arbeta med frågor kopplat till transportfattigdom pekade hen på att förbättra kunskapen hur tillgängligheten ser ut för olika grupper i olika delar av landet. Idag tas det inte fram för olika grupper utan mer generellt nationellt och för olika delar av landet. Att fördjupa kunskapen om hur det ser ut för olika grupper skulle ge ett bättre underlag till politiken.

I arbetet med att integrera frågor om transportfattigdom i omställningsarbetet för att nå klimatmålet behövs bättre beskrivning av effekterna av olika styrmedel. Hur fördelas effekterna på olika delar av landet och olika grupper? Det är underlag som kan användas för att anpassa styrmedel för de lokala förutsättningarna. Som exempel togs kraven på laddinfrastruktur från EU som blir "fyrkantigt" med liknande krav på avstånd mellan laddstationer över hela landet. I glesare delar av landet behövs det inte hellerlika många laddpunkter per station.

Styrmedel för ökad hållbar tillgänglighet på landsbygd

När det kommer till möjliga styrmedel finns en del förslag som kommit upp i uppdraget att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. Det handlar om stöd till kollektivtrafik finansierat genom *bränsleskatt*, att ta en del av bränsleskatten och ge *skattereduktion för boende i glesbygd, skrotningspremie* samt *riktat stöd till laddinfrastruktur i glesbygd*. Styrmedel kan paketeras på sätt så att det finns delar för att kompensera grupper som påverkas negativt. *Landsbygds miljöövral* var något de har tittat på men inte nått hela vägen fram med. *Automatisering av kollektivtrafik* lyfte intervjupersonen som en möjlighet på sikt att kunna bedriva kollektivtrafik även på landsbygd och i mindre orter med mindre resandeunderlag

2.3 Slutsatser Nationell nivå

Policyanalysen visade att antalet sökträffar på termer som anknyter till landsbygders tillgänglighet och olika grupperns olika behov är väldigt få i alla analyserade dokument. Dessutom var det tydligt att landsbygdspropositionen lyfter både landsbygdens tillgänglighetsproblematik och särskilt olika grupperns tillgänglighetsbehov mycket tydligare än de policydokument som hanterar prioriteringen av resurser för infrastruktur och tillgänglighetsåtgärder, d.v.s. Trafikverkets förslag till nationell plan och regeringens fastslagna nationella plan för infrastrukturen. Dessa har ytterst få skrivningar som nämner olika grupperns behov, och motiverar inte sina prioriteringar utifrån sådana resonemang alls. Hårdrar man analysen så kan man uttrycka det som att ju närmre faktiska beslut som påverkar människor i praktiken – ju mindre vikt verkar läggas på resonemang och prioriteringar utifrån olika grupperns behov.

Det blir också mycket tydligt att de transportpolitiska målen är sinsemellan motstridiga, och att avvägningar därför är svåra för de aktörer som delar på ansvar och aktörskap i frågan. Intervjustudien förstärkte bilden av att ett stort hinder för arbete med tillgänglighet på landsbygd verkar vara just otydlighet och komplexitet i ansvarsfördelning mellan aktörer, likaså när det gäller målsättningar och politisk styrning. Ett annat tydligt hinder är brist på kunskap om olika grupperns tillgänglighet – denna analyseras sällan, utan analyser görs ofta endast geografiskt. Intervjuerna gör gällande att aktörerna i praktiken vet och behöver förhålla sig till att vissa grupperns tillgänglighet brister – men att gällande arbetssätt och styrning inte ger den kunskap och de verktyg som behövs för att hitta de åtgärder som bäst skulle bidra till en mer rättvis tillgänglighet på landsbygd.

Förslag på styrmedel

I intervjuerna med nationella aktörer har en del intressanta förslag till styrmedel kommit upp:

- Skrotningspremie, för att stötta förnyelsen av bilflottan
- Skattereduktion för boende i glesbygd, för att kompensera för ökade drivmedelskostnader där goda alternativ till bilen saknas

- Justera befintliga styrmedel för att gynna transportutsatta grupper, t.ex. reseavdraget som i sin nuvarande form missgynnar boende på landsbygd och resenärer med kollektivtrafik
- Ge ett riktat stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur i landsbygd
- Ändra regionernas uppdrag från infrastrukturplanering till tillgänglighetsplanering
- Landsbygdsmiljöavtal, motsvarande dagens Stadsmiljöavtal, där kommuner och regioner kan söka medel för åtgärder som ökar tillgängligheten i landsbygd och mindre orter
- Ställ krav på att en konsekvensanalys görs av nya styrmedel utifrån transportutsatta gruppers perspektiv

3 Förutsättningar på regional nivå

3.1 Policyanalys av regionala nivåns styrdokument

Vad säger regionala styrdokument om tillgänglighet på landsbygder för olika grupper? Vad ger de för inriktning och utrymme för agerande för ansvariga aktörer? Följande styrdokument har analyserats och presenteras endast som sammanfattande analyser för respektive region:

Region Västerbotten

Följande policydokument har analyserats för Region Västerbotten:

- Västerbottens regionala utvecklingsstrategi 2020–2030
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020–2025

De analyserade regionala policydokumenten nämner behovet av att beakta sociala aspekter i planeringen av transportsystemet, men från dokumenten är det svårt att utläsa hur dessa formuleringar påverkar den faktiska planeringen eller särskilda åtgärder/insatser. Ett undantag finns: regionen har satt ett mål för prissättning i kollektivtrafiken för att öka dess tillgänglighet för olika grupper.

Det är inte tydligt om det har gjorts några analyser för att kartlägga olika gruppers behov och förutsättningar utifrån olika sociala aspekter, även om dokumenten nämner behovet av att adressera sociala frågor i transportplaneringen. Västerbottens regionala utvecklingsstrategi beaktar frågor om medbestämmande och civilsamhällets roll att ge röst för olika grupper, men det beskrivs inte närmare hur detta ska göras i transportplaneringen och hur regionen ska samarbeta med civilsamhället och säkerställa att alla gruppers röster hörs.

I övrigt betonas digitalisering och utveckling av hållbara transportmedel som viktiga faktorer för att minska avstånd och främja jämställdhet och tillgänglighet.

Region Dalarna

Följande policydokument har analyserats för Region Dalarna:

- Dalastrategin 2030, Regional utvecklingsstrategi 2021–2030

- Regionalt trafikförsörjningsprogram Dalarna, 2023–2032
- Samhällsutmaningar, förutsättningar och prioriteringar för regional utveckling i Dalarna - erbjudande att till regeringen redovisa prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet, inklusive sammanhållningspolitiken, 2019
- Remissförslag Länsplan 2022–2033 Region Dalarna; Beslut RUN 2021-10-28 (Dnr: RD21/04248)

Samtliga dokument betonar vikten av tillgänglighet för att främja regional utveckling och välfärd. Det finns en övergripande medvetenhet om behovet av att förbättra tillgängligheten, särskilt på landsbygden i Dalarna. Det tas också upp att digitala lösningar kan vara en väg till bättre tillgänglighet, särskilt på landsbygd.

Trots att ekonomiska och sociala utmaningar betonas i dokumenten är det tydligt att olika gruppers specifika behov och hinder inte verkar adresseras i faktiska åtgärder, och att faktisk planering inte verkar utgå från, eller inkludera olika gruppers behov. Vidare nämner Region Dalarnas policydokument sällan medborgarinflytande eller representation av olika samhällsgrupper i beslutsfattande som berör exempelvis tillgänglighet.

Region Skåne

Följande policydokument har analyserats för Region Skåne:

- Skånes regionala utvecklingsstrategi "Det öppna Skåne 2030"
- Regionplan Skåne 2022–2040 (granskningshandling)
- Strategin för hållbart transportsystem Skåne 2050
- Mobilitetsplan
- Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2030 (remissversion 2021-09-23)
- Trafikförsörjningsprogram 2020–2030

Skånes regionala policydokument har under senare år börjat beskriva social hållbarhet och hur transportfrågor påverkar den sociala hållbarheten. Här identifieras utmaningar kopplat till ojämlikhet och ojämlik hälsa till transportfrågor, men kopplingar mellan dessa och aspekter som kön, ålder eller funktionshinder, och geografiska perspektiv, görs sällan. Utmaningarna att utveckla transporter på landsbygder behandlas mestadels separat från andra faktorer.

På samma sätt kopplas inte olika gruppers förutsättningar på landsbygder ihop med transport och mobilitet i beskrivningen av regional utveckling i Skånes regionala utvecklingsstrategi. När landsbygdens förutsättningar beskrivs i regionala utvecklingsstrategin nämns den demografiska utvecklingen med ökad andel äldre som en utmaning på landsbygden, men andra grupper nämns inte. Det beskrivs inte heller vad den ökande andelen äldre innebär för landsbygden, och inget av policydokumenten adresserar vad den ökande andelen äldre innebär för planeringen av transporter och mobilitet på landsbygden. Behovet av att förbättra tillgängligheten, både med digital och transportmässig infrastruktur lyfts fram i dokumenten.

Det är svårt att utläsa hur de olika identifierade utmaningarna kopplade till social hållbarhet har påverkat prioriteringar, vägval eller åtgärder i dokumenten då dessa beskrivs mycket kortfattat och effekter kopplade till de olika valen sällan beskrivs. Vidare nämner Region Skånes policydokument sällan medborgarinflytande eller representation av olika samhällsgrupper i beslutsfattande som berör exempelvis tillgänglighet. Utifrån dokumenten verkar Region Skåne samtidigt ändå ha en hög medvetenhet om behovet av att beakta sociala aspekter kopplade till transport och mobilitet och utveckla detta i transportplaneringen framöver.

3.2 Intervjuer regionala aktörer

Intervjuerna med planerare på regional nivå tog upp både hinder och möjligheter för att kunna tillgodogöra och öka tillgängligheten för invånare på landsbygden. Resultaten presenteras tematiskt och uppdelat per region nedan.

Västerbotten

Tre intervjuer genomfördes med företrädare för region Västerbotten. Personerna som intervjuades arbetar som projektledare, strateg och politiker i kollektivtrafikkutskottet.

Transportsystemets framtid oroar

På den politiska nivån finns en oro för transportsystemets framtid. Dessa geografier, menar de intervjuade, är beroende av flyg: kommer det att försvinna eller finnas kvar? Intervjuade beskriver en oro inför den kommande upphandlingsperioden och en oro för hur företag i regionen och andra som pendlar mycket ska klara sig. Man är rädd för att samhällsservice ska försvinna.

Kollektivtrafikens svårigheter

En intervjuad politiker anser att kollektivtrafiken befinner sig i en rättfälla då de uppställda kraven gör det väldigt dyrt: Bussarna ska vara tillgänglighetsanpassade, toaletter ska finnas för längre sträckor – samt på kortare sträckor på glesbygden – vilket skapar dyra fordon för få åkande. De krav som ställs i upphandlingen på utförare leder till kostsammare kollektivtrafik, menar intervjuade politikern. Hen anser att man måste utgå från det lilla när man utformar policyer. Det finns en attityd att regionen aldrig får göra fel, vilket hämmar innovation. Det behövs en öppenhet för innovation med utvärdering som verktyg. Informanten framhåller att kostnaden för kollektivtrafiken är ett stort problem. Regionen prioriterar barnens skolresor, sedan finns inte pengar över till annat. Man har inte fokus på att inrätta ny trafik, men beskriver att man måste försöka "hålla i och hålla ut" när det gäller den befintliga trafiken då man inte vill försämra tillgängligheten i inlandet. Plockar man bort delar av systemet minskar attraktiviteten och därmed intäkterna. Att Migrationsverket placerar nyanlända flyktingar på landsbygderna skapar ytterligare tillgänglighetsutmaningar.

Glesbygdsperspektivet saknas i nationella beslut, regler och system

Ett problem som lyfts fram är att system och regler som sätts nationellt (och ibland även regionalt) inte är anpassade – eller anpassningsbara – efter glesbygdens förhållanden. Systemen är utformade för att se likadana ut och mallen är staden: det som funkar i staden ska funka överallt. Detta, menar den intervjuade, leder till att mycket försvinner. Glesbygdsperspektivet behöver finnas när man utformar system – till exempel behövs inte kortläsare för en buss som hämtar samma sex ungar varje dag.

Ett annat exempel där regelsystemen utformas och styrs "långt borta, någon annanstans" gäller plogningen av väg vintertid. Det är svårt att få vägarna plogade. Entreprenörer kör med GPS-sändare och blir straffade av Trafikverket om de avviker från sin rutt. Mycket styrs ovanför regionens huvud. Regelsystemen styrs långt borta någon annanstans. Det blir orättvist att landsbygdsbor måste hitta egna lösningar. Förväntningarna skiljer sig så mycket mellan land och stad.

Regionen saknar förståelsen för inlandets behov och förutsättningar

Likasa framkommer i intervjuerna åsikter om att regionen har kustkommunernas perspektiv och att förståelse för inlandet saknas, vilket kan få konsekvenser för demokrati och inflytande i regionpolitikern. Exempelvis lägger regionen nämnd- och styrelsesammanträdestider som inte är anpassade efter de som behöver resa in till Umeå. En ledamot reste i 10 timmar för ett möte som varade i 2 timmar. Den intervjuade menade att inlandsborna betraktar det som en konflikt mellan kust och inland – att kustborna inte själva har suttit i den situationen och provat på hur det kan vara. Det blir inte demokratiskt eftersom alla inte kan delta på lika villkor. Inlandet måste offra mycket för att kunna delta. Under sammanträdena presenteras alltid den viktigaste informationen först, vilket inlandspolitikerna riskerar att missa.

Saknar kunskap om olika behov – eller behandlar dem som särintressen

I intervjuerna framkommer också berättelser om att vissa gruppers tillgänglighet brister i regionen; att kunskap om olika gruppers förutsättningar ofta saknas; och att olika gruppers behov inte heller alltid ses som ett övertygande underlag för beslut. En intervjuad lyfter att regionens strategiska arbete inte pekar ut grupper, utan ser på behoven totalt sett. Specifika behov hamnar längre ner i prioriteringen. Behoven sammanförs där det finns större underlag. Intervjupersonen berättar att regionen arbetar med kunddialog och dialog med kommunerna, och att man undersöker om det finns många resenärer i vissa lägen, och var det behövs försträckningar och förtätning av trafik. Analys görs främst utifrån stora kundgrupper, till exempel gymnasieresor. Regionens ser även ett behov av att titta på andra samhällsutmaningar, som ny industri i Skellefteå och hur kollektivtrafiken ser ut mot fjällanläggningarna. Regionens perspektiv är långväga snarare än kortare resor.

Samtidigt är man medveten om att det finns ett lägre utbud för unga i inlandet, särskilt vad gäller fritidsmöjligheter. Det framhålls att ungas resbehov är mer lokalt, och det är kommunen som har ansvar för ungas resor inom kommunen. Ett utvecklingsområde att göra analyser av olika samhällsgrupper. Västerbotten förändras långsamt över tid ur olika aspekter, vad gäller till exempel demografi. Fler synpunkter kan vara bra utifrån vård- och skolperspektiv.

Det kommer också fram i intervjuerna att infrastrukturen ofta är byggd och anpassad för bilresande: exempelvis tar den inte hänsyn till äldre och sjuka som behöver ta sig upp för uppforsbackar vid lasaretten i Lycksele och Sollefteå. Kollektivtrafikens utformning är inte heller anpassad efter de som har svårt att läsa och personer med funktionsnedsättningar. Det saknas utrop, och de långa resorna blir jobbiga för bland annat småbarnsfamiljer. Vad gäller infrastruktur för bil så är avsaknad av laddinfrastruktur en utmaning för den hållbara omställningen och gör det svårt att köpa in elfordon – exempelvis för taxibranschen.

Nya tillgänglighetskoncept

Digitaliseringen ökar också vårdens tillgänglighet, "doktor i Ipad" är ett koncept som uppskattas av äldre. En tjänsteman reser runt till äldre patienter i regionen och hjälper dem kommunicera med en läkare genom en Ipad.

Politikerna vill att regionen ska arbeta mer med anropsstyrd trafik, så kallade ringbilar. De vill anpassa trafiken med mindre fordon. Stora kostnader innebär att alla fordon inte kan vara tillgänglighetsanpassade. Ringbilarna anses ha en utvecklingspotential, men regionen behöver undersöka vilka grupper som inte använder ringbilarna. Kanske kan man istället inrätta den här trafiken mot större byar, flytta till andra tider av dygnet eller veckan. Utmaningen är finansiering, då det inte finns ytterligare resurser.

Samarbete mellan offentliga aktörer

Samverkan lyfts fram som en viktig lösning men förhindras idag enligt intervjuerna av ojämlika maktrelationer. Det saknas öppenhet – det är alltid någon som ska vinna och förlora i en samverkanssituation. Bredbandsutbyggnaden i regionen funkade dock bra – den byggde på ideellt arbete vilket ledde till att det blev av. Ansvaret låg hos varje by, kommunen var projektägare.

Trafikverket beskrivs som en viktig aktör, som ansvarar för de stora penseldragen. Intervjupersonerna betraktar det som en utmaning att Trafikverket och kommunen har olika rådighet över infrastrukturen, och efterlyser därför mer samarbete.

De intervjuade lyfte fram det länsövergripande arbetet som strategiskt viktigt. Man vill arbeta med att skapa bättre prissättning och fungera som samlande kraft för kommunerna samt skapa nätverk inom länet och även externt. Nätverksarbetet kan vara ett sätt att se potentialerna att åstadkomma mer med samma pengar, då pengarna för olika typer av transporter kan vara uppdelade.

Att samverka mellan kommunal och regional nivå ger kompletterande perspektiv. I en liten kommun förstår man kontexten bra, för att avstånden till medborgarna är kortare. På regional nivå är det svårare för att man har inte samma närhet. Politiker har ett stort ansvar att lyfta fram glesbygdsperspektivet. I intervjuerna lyfts också att inlandspolitiker hjälps åt att lyfta inlandsperspektivet oavsett parti.

Mer kollektivtrafik genom öppna skolskjutsar

Skolskjutsarnas funktion dyker upp som fråga från kommunerna, och det har lyfts att de kan vara öppna för fler. Trafikutbudet i glesare delar är uppbyggt kring gymnasiet vilket försvårar resande mellan olika kommuner. Mycket av kollektivtrafiken är kopplat till Umeå. Finansieringen beskrivs som den främsta utmaningen.

Dalarna

Två intervjuer har genomförts med representanter för Region Dalarna. En intervjuperson var från Dalatrafik och en från regionala utvecklingsförvaltningen.

Transportutsattas utanförskap, lokalisering och svaga representation

De intervjuade känner i stora drag till specifika hinder för de transportutsatta grupperna, men de som planerar kollektivtrafiken behöver mer specifik kunskap om behov och önskemål eftersom en tidsjustering i tabellen kan göra stor skillnad för exempelvis byten mellan bussar. För ungdomar är kollektivtrafiken jätteviktig och bussar går sällan på kvällar och helger. Ungdomar i glesbygd visar samma utanförskap – att de inte kan påverka sin situation – precis som ungdomar i större städernas utsatta områden. EPA-traktorexlosionen är förstaelig i det sammanhanget.

Att hänga med i den digitala utvecklingen är det som skapar ett verkligt hinder för många äldre. Det handlar också om att skilja på tillgänglighet och tillgång till. En obemannad butik till exempel ger en ökning av tillgång till varor, men har man inte telefon eller inte kan ladda ner appen så kommer man inte in i butiken i alla fall och tillgängligheten har inte ökat för de personerna.

Många invandrare/nysvenskar hamnar på ställen med dålig tillgänglighet och samhällsservice överhuvudtaget.

Alla ovan nämnda grupper är svagt representerade i olika sammanhang. Den intervjuade på regionala utvecklingsförvaltningen menar att "Vi på offentliga roller är dåliga på att inkludera

dem.” Intervjupersonen menar att det hela tiden handlar om att ”där det bor flest får mest”. Där det är glest kommer det att kosta mer. Men intervjupersonen ser att de här grupperna är viktiga och pekar på att den minskade inkluderingen i samhället och växande utanförskap finns i hela Europa på landsbygd. Det gör att man känner sig mindre värd och det får konsekvenser. Den sociala biten av tillgänglighet är jätteviktig.

Ekonomi och kollektivtrafikens uppdrag

Att få ihop resandeunderlaget till kollektivtrafiken i en stor glesbefolkad region är en utmaning. Pengar är ett hinder. Det är svårt att göra insatser för 200 i stället för 50 000 personer. Det går inte att tänka sig att det ska löna sig för då skulle de inte ha några bussar alls i Orsa till exempel. De försöker att det ska vara bäst för flest. Kollektivtrafiken måste börja titta på så att det blir bäst för flest *på den orten* för annars blir det bara trafik i de större städerna Falun och Borlänge. Det handlar också om att få en tydlighet i kollektivtrafikens uppdrag. Det försöker de med i nya trafikförsörjningsprogrammet, att få fler personer att börja åka.

Den stora vinsten ekonomiskt för en kollektivtrafikaktör är i städer men den stora samhällsvinsten är att folk kan bo kvar på landsbygden om de har kollektivtrafik som fungerar. De som planerar kollektivtrafiken skulle hellre vilja mäta samhällsnyttan som linjen/turen gör för att motivera den.

Kollektivtrafiksrepresentanten menar att de i det nya trafikförsörjningsprogrammet strävar efter att det ska gå att ta sig till större arbetsplatser, till vårdcentral, till och från ungdomsgårdar och att man ska kunna ta sig med kollektivtrafik till en mataffär och annan service. Sen kan de inte tillgodose allt, men viktiga målpunkter försöker de täcka in. I stadstrafik är det självklart men inte i landsbygdstrafiken.

Även vad gäller hållbarhet behöver regionen se på kollektivtrafikens roll på ett annat sätt menar en av de intervjuade. Regionens (interna) klimatmål påverkas negativt om kollektivtrafiken ökar på grund av att mängden drivmedel då ökar. Inom regionen ses inte kollektivtrafiken som en lösning för andra och ett sätt att öka hållbarheten.

Nytt med kunden i fokus

Tidigare Trafikförsörjningsprogram var inte genomtänkt – det blev inte bra och kollektivtrafiken blev utskäld. Resenärer och Dalatrafik måste få upp förtroendet för varandra igen. Kollektivtrafiken har historiskt sett haft mer fordonsplaneringsfokus än kundfokus. Förslaget till det nya trafikförsörjningsprogrammet utgår från kundfokus och hela resan-perspektiv. Det krävs en del kulturskifte att nå dit men kollektivtrafiken själva känner att de är på god väg.

Resandet har varit detsamma i flera år trots kampanjer. Kanske når kollektivtrafiken inte ut till resenärer eller så kör kollektivtrafiken vid fel tider menar kollektivtrafikrepresentanten. Eller så är det något annat som gör att invånarna inte använder kollektivtrafiken i större utsträckning. Problemet är att kollektivtrafiken inte tillräckligt väl känner till hur behoven av kollektivtrafik faktiskt ser ut hos befolkningen.

Mycket av remissvaren till Trafikförsörjningsprogrammet handlar om hur man säkerställer trafik på landsbygd och glesbygd. Att utöka trafiken är inte vägen att gå enligt den intervjuade utan istället att fylla bussarna som går. För att göra det måste kollektivtrafiken få bättre kännedom om behov och önskemål och vad som gör att kollektivtrafiken inte nyttjas idag.

Ökad dialog med målgrupper om behov och önskemål

I linje med förslaget till det nya Trafikförsörjningsprogrammet har de kontakt med stora arbetsplatser och genomför enkätstudier om personalens resande. De pratar med kommunerna, de kartlägger hur långt det är till hållplatser från jobbet och från hemmet etc. De har oftast inte direktkontakt med byarna i detta arbete. De har också startat ett arbete med dialog med ungdomar.

Dalastrategin har ambitionen att göra Dalarna till Sveriges bästa ungdomsregion. Ungdomar är kollektivtrafikens viktigaste målgrupp och kollektivtrafikens vill kunna erbjuda ett utbud så att ungdomar kan röra sig som de vill. Som ett led i detta har regionen precis genomfört ett projekt kring ungdomar och kollektivtrafik för att få bättre kännedom om ungdomars behov och önskemål av resor. Ungdomar från två kommuner tillsammans med tjänstemän från kollektivtrafiken och politiker från både region och berörda kommuner diskuterade behov och önskemål av resor. Både för ungdomar och politiker blev det en ögonöppnare att fritidsresor inte prioriteras, något som ungdomar önskar mer av i kollektivtrafikutbudet. Tanken är dialogen med ungdomar ska vara återkommande. Kollektivtrafiken i Dalarna har också upprättat en ungdomsansvarig som tar emot ärenden från ungdomar, och ska kalla till möte med ungdomar.

Kollektivtrafiken har sedan tidigare forum där de träffar funktionshinderrådet i Dalarna och pensionärer fyra gånger om året och diskuterar kollektivtrafiken. Det handlar mycket om att rätta till det som är fel. Men i dialog om nya trafikförsörjningsprogram har de även pratat om vad de vill. Det behövs egentligen en ständig dialog kring önskemål och hur människor upplever kollektivtrafiken och de skulle behöva nå ut till en större mängd människor för att utvärdera och ta reda på vad folk vill.

Andra typer av transportlösningar och samordning med kollektivtrafiken

Att kollektivtrafiken drastiskt skulle öka sin trafik på landsbygden nämns inte som en lösning från de intervjuade i regionen. Däremot nämns förslag på samåkning, att nyttja trafik som redan går på ett effektivare sätt samt en bättre samordning mellan kollektivtrafiken och sjukvården.

Samåkning som lösning för ungdomar att öka sin mobilitet nämns som en möjlighet, framför allt av den som inte jobbar med kollektivtrafik. Förslaget är att göra samåkning och andra mobilitetstjänster som en del av kollektivtrafikutbudet, inte som en separat parallell verksamhet.

Tankar finns inom kollektivtrafiken på att samordna kollektivtrafiken med sjukvården så att de som ska till sjukhuset i den större staden ska kunna åka med kollektivtrafik även från byar på landsbygden. Genom att kalla alla från samma ort som ska på rutinundersökningar på en och samma veckodag så kan bussutbudet utökas och synkas med sjukvården, till exempel fler bussar på onsdagar till Skattungbyn. Idag kör kollektivtrafiken många bilar så det ligger i kollektivtrafikens intresse att få till samordningen på något bra sätt.

Att nyttja olika typer av transporter som redan går på landsbygden till flera saker nämns som en möjlighet. Bussen skulle kunna köra bussgodis igen och kunna ta med paket och cyklar till exempel. Att även ta med andra i befintliga skjutsar som redan går, som hemtjänst till exempel, skulle vara bra, men då gäller inte försäkringar.

Lokalisering och hemsändningsbidrag

I samhällsplanering påtalas att en grundtanke är att "tänka torget" och försöka samla all service vid samma plats. Då kan man göra mobiliteten mer effektiv. Något som de offentliga också kan göra är att ge hemsändningsbidrag till personer som har svårt att ta sig till butiken. Bidraget kan även användas som omvänt hemsändning, det vill säga köra personer till matbutiken.

Skåne

Fyra intervjuer gjordes med representanter för Region Skåne. Intervjupersonerna kom från enheterna för regional planering, infrastruktur, folkhälsa samt från Skånetrafiken.

Starka stråk på bekostnad av landsbygdstrafiken

När det gäller kollektivtrafikens roll konstaterade intervjupersonen från Skånetrafiken att ett rationellt planeringstänk fått stort genomslag inom kollektivtrafiken, både i Skåne och resten av landet. Det har under många år setts som framsynt att koncentrera kollektivtrafiken i starka stråk där det går att skapa en attraktiv trafik som kan ta marknadsandelar från biltrafiken, vilket skett på bekostnad av landsbygdstrafiken. Tomma bussar på landsbygden tolkas lätt som slöseri med skattepengar. Samtidigt konstaterade intervjupersonen att om man ser till hela den skånska kollektivtrafiken är det egentligen bara ett fåtal turer i högtrafik på de mest trafikerade linjerna i de större städerna som faktiskt bär sig ekonomiskt enbart från biljettintäkterna, så frågan handlar snarare om hur hög subventioneringsgrad olika linjer har. Eftersom landsbygdstrafiken står för en liten del av den totala kollektivtrafiken i Skåne går egentligen mycket mer skattepengar in i stadstrafiken.

Basutbud – ett sätt att säkerställa ett rättviseperspektiv mellan stad och land

Skånetrafiken har i nuvarande trafikförsörjningsprogram jobbat med vad man kallar "basutbud" av kollektivtrafik, som ett sätt att lösa politiska knutar och säkerställa ett rättviseperspektiv. Basutbudet definierar vilket utbud av kollektivtrafik som orter av olika storlekar kan förvänta sig. Den lägsta gränsen går vid orter med 300–999 invånare, som kan förvänta sig 7 dubbelturer på vardagar 06-18, men ingen trafik på helgerna. I de allra flesta fall finns ett sådant utbud på plats idag. Kollektivtrafikens uppdrag har tidigare varit inriktat på pendling, men håller på att breddas och den sociala dimensionen uppmärksammas allt mer. Det handlar om att kunna få tillgång till samhället även om man bor på landsbygden, och även omvänt att få tillgång till landsbygden för den som bor i staden. Införandet av konceptet "basutbud" var ett steg i denna riktning.

Bilplanering och gymnasieval formar kollektivtrafikens förutsättningar

En av intervjupersonerna från regionen lyfte utmaningen att få med kommunerna på en planering som skapar underlag för en fungerande kollektivtrafik. När kommunerna planerar för bil och externhandel innebär det att de skapar sämre underlag för kollektivtrafik och lokal handel, och sämre tillgänglighet för icke-bilburna. Det fria gymnasievalet i Skåne skapar också ett stort behov av kollektivtrafik, inte bara för resor till och från skolan utan också genom att ungdomar i större utsträckning än tidigare får vänner på andra orter och vill kunna umgås med dem också på kvällar och helger.

Regionala cykelstråk – svårt för mindre kommuner

När det gäller cykel finns ett intresse för att utveckla fler regionala cykelstråk i Skåne, men detta kräver samverkan med berörda kommuner. Särskilt för mindre kommuner är detta en utmaning när kostnaderna ökar. Här behövs mer resurser.

Cykel på tåg

Från regionens sida finns önskemål om att underlätta för att ta med cykel på tåg, också för fritidsresor. Intervjupersonen från regionen uttrycker frustration över att de har svårt att få gehör hos Skånetrafiken för detta önskemål, som uppfattas som kostsamt och besvärligt.

Social hållbarhet i transportplanering

Region Skåne har nyligen börjat arbeta med social hållbarhet i transportplaneringen. Frågan kopplar ur regionens perspektiv till kompetensförsörjning och produktivitet.

3.3 Slutsatser regional nivå

Trots den geografisk spridningen på de tre regionerna uppvisar analysen av policydokument på regionnivå stora likheter. Dokumenten visar att det finns en medvetenhet om tillgänglighetsutmaningar för landsbygder i alla de tre regionerna men analyser och lösningar för olika specifika behov för landsbygdens befolkning nämns sällan. Ett intersektionellt perspektiv på tillgänglighet på landsbygder går inte att utläsa i policydokumenten i någon av regionerna. Medborgarinflytande eller representation av olika samhällsgrupper i beslutsfattande som berör exempelvis tillgänglighet är skralt, men goda exempel finns från Dalarna där ett projekt har genomförts för att öka kunskapen om ungdomars behov och önskemål av kollektivtrafik tillsammans med kollektivtrafiken, politiker och tjänstemän i regionen. Västerbotten nämner vikten av medbestämmande och civilsamhällets roll att ge röst för olika grupper men inte hur det ska gå till rent praktiskt att säkerställa att alla grupper hörs. Digitalisering nämns som en del av lösningen i regionerna för att öka tillgängligheten.

Det finns ett antal hinder för att tillgodose tillgänglighet som framkommer i intervjuerna i alla tre regioner. Precis som policyanalysen påvisar så förstärker intervjuerna bilden av att det finns en medvetenhet om utmaningar med tillgänglighet på landsbygd, men det saknas kunskapsunderlag om olika gruppers behov och det är något som de intervjuade efterfrågar för att kunna hitta lösningar för transportutsatta. Ett annat återkommande tema är att det saknas ekonomiska resurser till kollektivtrafiken för mer trafik på landsbygd. Här är de intervjuade i regionerna inne på att det behövs ett annat sätt att se på kollektivtrafik på landsbygden vad gäller både kraven som ställs och hur man ser på samhällsnytta och kostnader för kollektivtrafiken. Vissa tillgänglighetsproblem skapas också genom samhällsplanering där grupper och verksamheter lokaliseras utanför städer. Det gäller bland annat flyktingar/nysvenskar som placeras i mindre orter på landsbygd med otillräcklig service och kollektivtrafik.

Behov av ökad samverkan och samordning mellan olika offentliga aktörer lyfts även fram i intervjuerna som en del av lösningen för att öka tillgängligheten för transportutsatta på landsbygd. Samordning inom regionen efterfrågas också, till exempel mellan sjukvården och kollektivtrafik. Både att samordna kallelser till sjukvården med kollektivtrafiken lyfts som en möjlighet (Dalarna), liksom digitala hybridlösningar så som "Doktor Ipad" i Vilhelmina.

4 Förutsättningar på kommunal nivå

4.1 Analys av policydokument på kommunal nivå

Vilhelmina

Följande policydokument har analyserats på kommunal nivå i Vilhelmina:

- Översiktsplan "Vilhelmina kommun Vualtjeren Tjielte – med sikte på 2030"
- Kollektivtrafikplan 2020–2024

Policydokumenten visar på att Vilhelmina kommun försöker hantera utmaningar som rör befolkningsminskning och geografisk stora avstånd genom att betona vikten av att planera både kollektivtrafik och service så att alla medborgare har tillgång till centralorten eller närmaste servicenod. De betonar också att det finns ett behov av att bygga upp den digitala infrastrukturen. Det slås också fast i planerna att kollektivtrafiken bör utformas för att uppfylla olika målgruppers behov, men de sociala konsekvensbeskrivningarna tar inte upp aspekten tillgänglighet för olika målgrupper. Det som går att utläsa om transportbehov kopplat till förutsättningar för olika samhällsgruppen återspeglas i planens mål för skolskjuts för elever med ett visst antal kilometers avstånd från skolan. Ett geografiskt perspektiv finns med i beskrivningarna av områden där "behovet av linjetrafik inte kan motiveras". I dessa områden ska efterstyrd kompletteringstrafik ("Ringbil") finnas som kan förbokas.

Sammanfattningsvis innehåller inte dokumenten analyser av behov, förutsättningar eller konsekvensanalyser för olika samhällsgruppers tillgänglighet.

Orsa

Följande policydokument har analyserats på kommunal nivå i Orsa:

- Vision Orsa 2050
- Hållbarhetsstrategi 2020
- Kommunplan 2022. Orsa kommun
- Översiktsplan för Orsa kommun med utsikt mot 2035

Orsa kommun har som vision att inkludera berörda inför beslut genom att använda sig av medborgardialog. Att utveckla medborgardialogen och göra den till Sverige bästa är en prioritering. Unga lyfts fram som en viktig grupp i kommunens arbete och barn och ungas perspektiv ska alltid finnas med. Visst arbete har påbörjats för att förbättra barn och ungdomars livsvillkor och inflytande. Inget specifikt nämns dock om vad som krävs för att barn och unga ska kunna påverka sin vardag och delta i samhället utifrån en geografisk aspekt och transportbehov.

Byar nämns som viktiga för att Orsa ska vara en attraktiv bygd att bo i och att besöka. Att bygga ut kollektivtrafik nämns som strategi för att kunna bo kvar i byar samt att få tillgång till bredband. I det sammanhanget nämns inte specifika behov av kollektivtrafik för vissa grupper. Ingenstans nämns specifika geografiska satsningar på digitalisering i kommunen och inte heller om digitaliseringen skulle kunna innebära något hinder för några särskilda grupper.

Sjöbo

Följande policydokument har analyserats på kommunal nivå i Sjöbo:

- Sjöbos översiktsplan 2040 (granskningshandling) samt översiktsplanens bakgrundsunderlag barnkonsekvensanalys och "Ung i Sjöbo 2017"
- Trafikplan för Sjöbo kommuns tätorter
- Trafikplan för Sjöbo tätort

I Sjöbos policydokument framkommer att kommunen är medveten om vikten av att förbättra kollektivtrafiken, tillgängligheten och mobiliteten. Mobilitetssituationen i kommunen tas upp och förbättrad kollektivtrafik är en viktig fråga, särskilt för unga som ser förbättrad kollektivtrafik som sin viktigaste fråga. Barn och ungas behov lyfts kring kollektivtrafik och planering av skolvägar men inte utifrån olika behov inom gruppen unga. Översiktsplanen inkluderar principer om flerkärnighet, digital infrastruktur och utveckling av kommunikationsstråk och noder för kollektivtrafik, cykel, laddinfrastruktur, gång/vandring och ridning, men den tar inte hänsyn till olika grupper och deras särskilda behov och förutsättningar i det sammanhanget. Planerna inkluderar en vision för att minska bilberoendet och förbättra tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik och tillgänglighet för olika trafikanter. Det finns också en planeringsprincip kopplat till mobilitet och tillgänglighet som har skrivningar om att främja jämställdhet mellan kvinnor och män i deltagandet i den fysiska planeringen. Det kan konstateras att social hållbarhet finns med och diskuteras i fler av policydokumenten så det finns en medvetenhet om att inkludera olika perspektiv. Däremot diskuteras inte olika behov och förutsättningar för olika grupper mer i detalj och de geografiska skillnaderna mellan grupper är inte tydliga. Ett intersektionellt perspektiv saknas.

4.2 Intervjuer med kommunala företrädare

Vilhelmina

Två intervjuer gjordes med representanter för Vilhelmina kommun. Informanterna har ansvar för områden inom trafik och infrastruktur samt näringsliv och arbetsmarknad.

Bättre kollektivtrafik än jämförbara kommuner

Vilhelmina kommun har relativt mycket kollektivtrafik jämfört med liknande kommuner eftersom kommunen arrangerar skolskjuts med kollektivtrafiken, vilket ger fler tillgång till bussarna. Bussgodset fyller en viktig funktion för kollektivtrafiken och levererar varor till byarna.

Kollektivtrafik efter elevers behov passar inte alla

Det är främst elever som reser med kollektivtrafiken, annars har busslinjerna låg beläggning. Eftersom kollektivtrafiken är anpassad efter skoltiderna, så passar inte avgångarna alla. Det innebär att äldre får vänta länge vid hållplatser. Tiderna passar inte heller besöksnäringen då kollektivtrafiken inte matchar med flyg och tåg. Trots detta är inte kollektivtrafiken enkel att använda för alla studerande. Yrkesutbildningarna är beroende av transporter. Vissa utbildningar genomförs tillsammans med grannkommuner, men när deras skolbussar slutar gå vid terminens slut blir det svårt för yrkesutbildningarna som fortsätter längre. Det går att studera på distans, men många av utbildningarna som svetsare, yrkesförare och kock behöver fysisk närvaro. De långa avstånden innebär att studerande behöver boende när de besöker skolan, vilket kan vara svårt på

grund av privatekonomin och familjesituation. Kommunen erbjuder boendepaket som förenklar och gör det billigare, men löser ändå inte problemet fullt ut. Ibland åker kommunen ut med lärare till verkstäder.

Behoven är stora och skilda

Kommunen behöver ta hänsyn till ett brett spektrum av studerande, från analfabetundervisning till folkhögskola och därför finns det en stor spridning av behov. För vissa kurser måste man avväga om det är relevant att närvara på plats varje dag eller vecka. SFI erbjuder inte fjärrundervisning, samtidigt finns det nyanlända som är placerade i fjälldalarna. När kommunen hade ett större flyktigmottagande kunde de genomföra undervisning på landsbygden.

Lågt intresse för anropsstyrd trafik bland allmänheten

Vilhelmina har en gles befolkning, vilket innebär höga kostnader för kollektivtrafiken. Det finns anropsstyrd trafik, kallat "ringbilar" som ska öka tillgängligheten för byarna. Dock, används inte ringbilarna i någon större utsträckning. Kommunen vet inte riktigt vilka som använder ringbilarna, men anser sig ha anledning att tro att besökare i kommunen som befinner sig i fjället nyttjar dessa mer än den lokala befolkningen. Ett problem är att ringbilarna inte är tillräckligt marknadsförda. Många känner inte till att de finns, eller vet hur man ska gå tillväga för att beställa resor. Dessutom använder många den egna bilen av vana. Ringbilarna utgör en stor kostnad för kommunen, men det finns tankar på att utveckla den anropsstyrda trafiken. Det är svårt att anpassa tidtabellen så att kollektivtrafiken passar fler och det finns ett behov av att kunna resa till serviceorter, och genomföra resor för fritidsaktiviteter. Ringbilarna har en bättre potential att erbjuda tillgänglighet till fler grupper.

Svårt att anpassa färdtjänst för byarna

Lagen om färdtjänst är ett problem i Vilhelmina eftersom praxis inte är anpassat efter de förutsättningar som finns i kommunen. Enligt praxis ska man kunna gå upp till 200 meter själv, men boende i byarna hamnar ofta i en situation där de inte anses vara tillräckligt hindrade för att få färdtjänst samtidigt som de inte kan resa med buss.

Omställningen är svår för Vilhelmina

Att arbeta mot klimatmålen är svårt på grund av avstånden och det kalla klimatet. Det går att arbeta med gång och cykel inom tätorter, men det saknas resurser i budget och markytan är begränsad. Attityder är svåra att förändra. Föräldrar väljer ofta att skjutsa sina barn med bil till skolan vilket skapar trängsel och otrygghet för de som går och cyklar.

Serviceutbud minskar

Vilhelmina ser en negativ utveckling generellt. Skolor och butiker har lagts ner. I fjällen har distriktssköterskemottagningar minskat. Näthandeln konkurrerar med den lokala servicen, och avfolkningen leder till minskat skatteunderlag. Detta leder till svåra prioriteringar för den politiska nivån. Kommunen anser att regionen behöver föra en diskussion kring besöksnäringens status, och hur den kopplas till kollektivtrafiken. Ska besöksnäringen betraktas som en resurs eller en kostnad?

Mer kunskap om olika samhällsgruppers behov – och besked från nationell nivå

Respondenterna efterfrågar mer kunskap om olika samhällsgrupper för att kunna förbättra tillgängligheten och utveckla policy. Även regionen behöver förbättra sina kunskaper om hur olika samhällsgrupper använder transportsystemet och hur stomlinjenätet påverkar kommunen.

Kommunen och regionen kan utveckla sin dialog och planering för att förstå resenärer, resurser och förutsättningar.

Från nationell nivå efterfrågas ett ställningstagande kring vilken status kollektivtrafiken ska ha. Kommunens egna resurser, folk och pengar, minskar allt mer.

Förändrade strukturer och tankesätt för att öka tillgängligheten

Upphandlingen av kollektivtrafiken görs över lång tid för att minska kostnader. Det gör också att man blir uppläst och det blir svårt att göra förändringar. Därför måste kommunens underlag innan upphandling bli bättre. Kommunen kan utveckla sin dialog med olika samhällsgrupper för att förbättra möjligheten att utforma trafiken efter behoven. Den kommunala förvaltningen behöver också föra dialog inom den egna organisationen och förhindra att man arbetar i stuptror.

Samarbete och samordning mellan kommuner, regioner, myndigheter (t.ex. Arbetsförmedlingen) och högskolor lyfts fram som en möjlighet för att samnyttja resurser.

God tillgänglighet och hållbarhet kan uppnås även med minskat antal resor, till exempel inom undervisningen. Möjligheten att till fjärrundervisning behöver förbättras och betraktas som en självklarhet av kommunen. Lärare kan resa så att elever slipper åka till skolan. Man kan koncentrera utbildningstillfällena för att minska antalet tillfällen eleverna måste ta sig till skolan. Därtill behövs bra förutsättningar och ekonomiska incitament för att bedriva bra vuxenutbildning på landsbygder. Att anpassa kollektivtrafiken till besöksnäringen gör näringen mer attraktiv ur ett hållbarhetsperspektiv och ger kollektivtrafiken fler betalande kunder.

Orsa

Tre intervjuer gjordes med representanter för Orsa kommun. Informanterna har ansvar för områden inom trafik och infrastruktur, regional utveckling samt ungdomar.

Glesbefolkad pendlarkommun

Över hälften av Orsas befolkning pendlar ut från kommunen för att jobba och de flesta åker bil för att det inte fungerar på annat sätt. Att få ihop tillräckligt många som reser med kollektivtrafik i en stor kommun som är glesbefolkad är en svårighet. Det är både svårt att bo kvar på en gård till exempel när man bli äldre när man inte kan köra bil och det är svårt att få folk att flytta till kommunen när de inte kan erbjuda kollektivtrafik. Invånarna är beroende av bil i stora delar av kommunen. Många har inte råd att köpa en elbil. I slutändan kan det innebära att folk flyttar från kommunen närmare jobbet i Mora för att de inte har råd med elbil.

Mandat över kollektivtrafiken och svårigheter med resekedjor

De intervjuade på Orsa kommun ser flera hinder för att kunna främja ökad tillgänglighet på landsbygden. Ett är att kommunen inte beslutar om bussar. Dalatrafik inte är så flexibla anser kommunrepresentanten, det går stora bussar även där det bor få personer och det går tomma bussar.

Att få till en hel resekedja är också ett problem. Det gäller till exempel att få bussar som passar med tågen i Mora och bussar som går smidigt till arbetsplatser i andra kommuner så att resenärer inte behöver byta buss flera gånger. För måste man byta buss ofta tar man inte kollektivtrafiken.

Liten kommun med små resurser

Ett annat hinder är att alla anpassningar till behov kostar pengar. Något som kommunen inte har. Det är svårt i en liten kommun att kunna jobba med att främja tillgängligheten för transportfattiga grupper på ett strukturerat sätt för att de är för få i personalen. Det finns inte möjlighet till ett strukturerat arbete kring frågan så som det gör i större kommuner med fler i personalen som bara jobbar med detta. Kommunen skulle behöva hjälp och mer samarbete.

Samlokalisering av utbildningar innebär både möjligheter och svårigheter

Utbildningsnivån är låg i Orsa och kompetensförsörjning är en viktig fråga. Men var ska utbildningarna ligga utifrån hur lätt det är att ta sig? Mora, Orsa och Älvdalen har startat ett gemensamt kompetensråd och de har ett gemensamt gymnasium och gymnasievux. Orsa kommun har ingen egen gymnasieskola utan närmaste gymnasium är i Mora. De tittar mycket på yrkesvux för att hitta bra utbildningar för snabbt inträde på arbetsmarknaden. Den typen av utbildningarna har främst funnits i Mora. Det kan vara ett hinder för de som ska delta i utbildningen att ta sig till Mora, även om det inte är så långt. Det gäller inte minst för nysvenskar. Att kliva på bussen, själva förflyttningen är ett hinder har kommunen märkt. Att ha utbildning på plats är viktigt för deltagandet, det gäller både svenska och nysvenskar, äldre och yngre. Det är viktigt för kommunen att allt inte ligger i Mora utan att en del även finns i Orsa. Det är ganska nytt med yrkesvux med praktisk SFI-svenska och det är förlagt i Mora. Att förlägga det även i Orsa är under diskussion. I Mora finns ett högskolecenter och det är beslutat att Orsa ska få ett eget högskolecenter.

Jobb och praktikmöjligheter i Grönklitt- men svårt att ta sig dit med kollektivtrafik

Arbetsmarknadsenheten får mycket av sina praktikplatser i Grönklitt. Kommunen har en dialog med Grönklittsgruppen för det är svårt att ta sig till Grönklitt med kollektivtrafik, det går en buss på morgonen och en tillbaka på eftermiddagen. Det behövs kommunikationer men då behöver man tänka underlag och behov, och hur löser man det? Kommunen har ordnat så att praktikanter utan körkort kan ta sig dit under praktiken. Men sen när de får jobb är det kanske svårt att ta sig dit utan körkort och alla vill inte bo i Grönklitt.

Otillräcklig kollektivtrafik

Ungas liv blev sämre när kollektivtrafiken ändrades för några år sedan. Frågan om kollektivtrafik kommer alltid upp när ungdomar får ordet. De är missnöjda och kollektivtrafik är viktig för dem. Många måste till exempel stanna i skolan för att kunna utöva sport på kvällen för det går inte att ta sig hem och man måste bli hämtad efter aktiviteten för det går inga bussar hem. Som ung vet man inte hur man ska påverka ens på kommunal nivå och det är ett väldigt glapp till regional nivå. Det är stora avstånd mellan beslutsfattare och ungdomar och inga dialogformer där deras åsikter och erfarenheter efterfrågas. Ett första steg i den riktningen har inletts av regionen i samverkan med Orsa kommun kring kollektivtrafik och ungas behov och önskemål (se nedan).

Innovationsbudget och testa annat än att köra fler bussar

Att de skulle få fler bussar i Orsa tror de intervjuade inte på, det är för stor yta och för lite underlag. Istället ser kommunen att de måste testa nya lösningar och samordna transporter som redan går. En innovationsbudget skulle kommunen vilja ha för att kunna testa olika lösningar och experimentera mer, tillsammans med målgrupper som berörs.

Exempel på lösningar som kommunen nämner är samåkning i olika former, kanske att kommunen kan stötta så att föreningar skulle kunna hämta ungdomar till aktiviteter på kvällen då kollektivtrafiken inte räcker till eller att arbetsgivare skulle kunna ordna samåkning. Skattungbyn

som ligger i Orsa kommun har själva initierat ett försök med samåkning för privatpersoner. Regionen deltog i försöket och skapade samåkningsmöjlighet med kollektivtrafikens specialresor till och från Skattungbyn. Orsa kommun stöttade försöket. Eventuellt blir det en fortsättning med samåkning men utan appen. Att nyttja järnvägen bättre är ett annat förslag. Kommunen har tidigare testat pilotprojekt med pendeltåg mellan Mora och Orsa. Det är avslutat men frågan har tagits upp igen. Svårigheten är att det kräver viss finansiering och det involverar flera aktörer; kommuner, kollektivtrafiken och inlandsbanan.

Invånardialog

Orsas vision är att bli den bästa kommunen som jobbar MED invånare, och de använder invånardialog som metod. Visionen är ganska ny i Orsa. Tanken med visionen är att involvera de som berörs i dialog när de jobbar fram ett beslut, det gäller för både enkla och komplexa frågor. De intervjuade är överens om att man måste inkludera de grupper som berörs och inspel från medborgare är viktigt för att få reda på hur behoven ser ut. Regionen har tillsammans med Orsa kommun precis haft en dialog med ungdomar med flera workshops kring kollektivtrafik och hur ungdomar kan ta sig och hur behoven ser ut. Det är ett första steg att börja med ungdomar. Om de skulle göra något med tillgänglighet för pensionärer så skulle kommunen ta in dem i processen. Orsa kommun anställer också unga som kommunutvecklare på sommaren som feriepraktik. De får vara med och tycka till utifrån sitt perspektiv som ung i Orsa kommun.

Ökad samverkan mellan aktörer

Kommunen nämner att det behövs mer samarbete med alla men även andra typer av samarbeten i nya kreativa grupperingar. Nu är det regionen (Dalatrafik) som kommunen har samarbete med, men de skulle även behöva samverka med andra kring inlandsbanan och med alla som utför kollektivtrafiken och konkret sätta sig ihop och fundera på hur de kommer framåt. Även nationell nivå, till exempel från SKR nämns som samverkanspartner. En konkret målgrupp och möjlighet att testköra olika lösningar med en innovationsbudget skulle behövas. Det är sällan man sitter på tjänstemannanivå i nya grupperingar (oftast blir det högsta ledningen som träffas) och att man har möjlighet att testköra.

En riktad tjänst med uppgift att utveckla kommunen att bli attraktiv ur kollektivtrafikhänsyn

En önskan från en intervjuad är att någon hade en samhällsutvecklartjänst med syfte att på heltid jobba med att utveckla Orsa att bli mer attraktiv ur kollektivtrafikhänsyn utifrån olika verksamheters perspektiv; migration, arbetssektorn, ungdomar etc. Och att tänka nytt.

Nationell stöttning med riktade medel och nätverk

Förutom en riktad tjänst behövs stöttning till mindre glesbygdskommuner på olika sätt. Riktade medel till glesbygd från regering och riksdag. En annan hjälp som behövs är att lära av större kommuner med glesbygd. Hur arbetar och tänker de kring mobilitet på landsbygd? Någon typ av nätverk/intresseförening som riktar sig mot mindre glesbygdskommuner är också önskvärt eftersom alla mikrokommuner (färre än 10 000 invånare) har samma problem. Mikrokommuner tappas ofta bort och bakas ihop med kommuner som har 20 000–50 000 invånare. Förutsättningar är väldigt olika, har man 20 000 invånare så brukar kollektivtrafik kunna fungera. Det behövs en bättre uppdelning. Hur delar man upp för att få en bättre förståelse för glesbygdskommun och mindre kommun etc. Var går smärtgränsen för allt, inklusive kollektivtrafik? Vad är en glesbygdskommun?

Sjöbo

Inom ramen för projektet genomfördes två intervjuer med tjänstepersoner på Sjöbo kommun, en infrastrukturstrateg och en EU-projektsamordnare som arbetat med flera projekt kopplat till mobilitet.

De som inte är bilburna har svårt att tillgodose sin mobilitet

Tjänstepersonerna konstaterar att de kommuninvånare som inte äger/har tillgång till bil är utsatta och har svårt att tillgodose sin mobilitet. Kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen är inte tillräckligt utbyggda för att det ska vara möjligt att leva utan bil, särskilt inte i orterna runt Sjöbo. Detta får som konsekvens att både yngre och äldre väljer bort att resa. Det går t.ex. inte att gå på bio i Lund en kväll och sedan resa hem till någon av byarna runt Sjöbo med kollektivtrafik. Äldre som inte längre kan köra själva förlitar sig i stor utsträckning på anhöriga. Det bristande kollektivtrafikutbudet innebär också att arbetsgivare har svårt att rekrytera ungdomar till enklare jobb som innebär morgon- och kvällspass.

Mobilitetsnoder

I den nya översiktsplanen jobbar man med planer för tre ”mobilitetsnoder” som ska underlätta för mer kollektivtrafikresande. Tanken är att mobilitetsnoderna, som etableras i anslutning till starka kollektivtrafikstråk, ska ha pendelparkering med möjlighet att ladda elbil och cykelbatteri, cykelparkering och bättre väderskydd. Idag finns en pendelparkering inne i centrala Sjöbo som används flitigt, men man vill gärna undvika att få in bilisterna i centrum.

Cykelinfrastruktur till mobilitetsnoder svårt att få till – bättre dialog önskas

Kommunen skulle gärna vilja bygga mer cykelinfrastruktur som ansluter till mobilitetsnoder där det finns god kollektivtrafik till de närmsta städerna (Lund, Malmö och Ystad), men eftersom de utpekade mobilitetsnoderna ligger längs statliga vägar är det svårt att få finansiering till detta i den regionala infrastrukturplanen. Tidigare planerade cykelinfrastrukturprojekt i den regionala planen har också strukits på grund av höga kostnader.

Tjänstepersonerna önskar också en bättre och tidigare dialog med Skånetrafiken. Kommunen vill inte vara försökskanin när det gäller nya tjänster, men gärna få tillgång till nya tjänster snabbt när de väl är i drift.

Nya biljetter för ungdomar och äldre

Skånetrafiken har ett erbjudande om ungdomsbiljetter för gymnasieungdomar som gäller i hela Skåne för att stimulera till ökat resande med kollektivtrafiken, och tjänstepersonerna för dialog med Skånetrafiken och politiken om möjligheten att köpa till sådana biljetter. Man diskuterar också möjligheten att köpa till liknande biljetter för åk 7–9 som skulle gälla dygnet runt inom kommunen, eftersom många som går på högstadiet får vänner i andra delar av kommunen och det finns ett behov av att kunna resa mellan kommunens orter. Även seniorbiljetter som gäller dagtid på kollektivtrafiken är uppe till diskussion. Det krävs dock ett politiskt beslut eftersom kommunen står för den extra kostnaden.

Delad mobilitet viktig på landsbygden – men svårt att kommersialisera

Sjöbo kommun har tidigare medverkat i ett interregprojekt om framtidens kollektivtrafik på landsbygden. Inom ramen för detta projekt genomfördes piloter med självkörande fordon, el-poolbil, grannbil, elcykel och elsparkcykel i olika orter som deltog i projektet. Syftet var att testa och utvärdera vad som fungerade. En viktig slutsats var att lokalt engagemang och intresse gör

stor skillnad för användningen av tjänsterna. Det visade sig dock vara svårt att hitta kommersiella affärsmodeller för delade tjänster på landsbygden, eftersom antalet användare är för litet. Bildelning, skjutsning och samåkning förekommer också redan i stor utsträckning på landsbygden genom informella nätverk, och delningsplattformar av olika slag har inte så stor potential att öka delningen ytterligare.

EPA-traktorer och bredbandsutbyggnad

Det finns en stark EPA-traktorkultur i Sjöbo kommun, där många ungdomar använder EPA-traktor för att ta sig runt i kommunen. EPA-traktor ses som säkrare än moped eller cykel av föräldrarna, men orsakar också olyckor. När det gäller bredbandsutbyggnad har Sjöbo kommunen kommit ganska långt, med stöd från Post- och telestyrelsen.

4.3 Slutsatser kommunal nivå

De tre kommunernas policydokument tar upp vikten av att inkludera medborgarnas perspektiv och betonar särskilt barns och ungas behov. Kollektivtrafik, digital infrastruktur och tillgänglighet nämns som viktiga aspekter, men olika gruppers behov av tillgänglighet och förutsättningar för det finns mer sporadiskt analyserat och ett intersektionellt perspektiv saknas i policydokumenten.

I kommunintervjuerna, precis som i intervjuer med regioner och de nationella aktörerna, påtalas att det behövs mer kunskap om behoven för olika grupper för att kunna förbättra tillgängligheten efter de faktiska behoven. I likhet med regionerna efterfrågar intervjuade i kommunerna mer samarbete och samordning mellan olika offentliga aktörer. Skapade resbehov som placering av nyanlända i områden med låg tillgänglighet är ytterligare ett hinder som nämns i både kommuner och regioner.

Det bristande kollektivtrafikutbudet påtalas i alla tre kommuner. Höga kostnader för kollektivtrafiken i glesbefolkad kommun med sviktande befolkningsunderlag och skatteintäkter gör att intervjuade från ett par kommuner önskar ett nationellt ställningstagande och stöttning till kollektivtrafiken och kommunens resurser för att kunna jobba med tillgänglighet för transportutsatta grupper i mindre glesbygdskommuner.

Möjligheter att öka tillgängligheten har testats i kommunerna. Några exempel är invånardialog för att öka kunskapen om ungdomars behov av kollektivtrafik, vända på tänket och låta lärare åka till elever istället för tvärtom, fjärrundervisning, förlägga utbildningar/utbildningscenter i kommunen och mobilitetsnoder i anslutning till kollektivtrafik.

Test av nya resetjänster nämns men de intervjuade har olika åsikter om potentialen för tjänster som samåkning, bilpooler etc. på landsbygd då underlaget är litet och informella former finns för samåkning.

5 Region Västerbotten och Vilhelmina

5.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Vilhelmina

Glest befolkad kommun med vikande befolkning

Vilhelmina är beläget i Västerbotten längs inlandsbanan och inlandsvägen. Regionen hade i slutet av 2022 drygt 276 000 invånare varav tre fjärdedelar bor i Umeå och Skellefteå medan resterande fördelar sig på 13 kommuner.² Vilhelmina hade i slutet av 2022 ca 6 400 invånare vilket är en minskning från ca 11 000 invånare i slutet av 1950 talet när kommunen var som störst³. Det är en av landets mest glest befolkade kommuner med 0,8 invånare per kvadratkilometer. Nästan hälften av befolkningen bor också utanför den enda större tätorten Vilhelmina. Norra Sverige står inför en historisk utveckling där industrin gör stora investeringar i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige. Dessa satsningar är dock huvudsakligen kopplade till kuststäder och de stora gruvorterna.

Äldre befolkning med låg andel utrikes födda jämfört med landet som helhet

Vilhelmina har en äldre befolkning än riket i stort med 28 procent över 65 år⁴. Det kan jämföras med landet som helhet på 20 procent. Andelen utrikes födda är dock lägre, 8 procent, att jämföra med 20 procent i landet som helhet.

Tillgänglighet till skola, livsmedelsbutik och vård

Tillgängligheten till skola, livsmedelsbutik och vårdcentral är generellt sett lägre i Vilhelmina än riket i stort men även i jämförelse med övriga studerade kommuner⁵. Med bil nås såväl grundskola som livsmedelsbutik för nästan alla inom 20 minuter. Mer än hälften av barnen kan också nå grundskola med cykel inom 20 minuter och mer än hälften av befolkningen har också livsmedelsbutik inom 20 minuter med gång, medan det är något färre som har vårdcentral så nära. Närmaste sjukhus finns i Lycksele cirka 12 mil från Vilhelmina. Lasarettet i Lycksele saknar dock förlossningsavdelning och det närmaste då är Norrlands universitetssjukhus i Umeå vilket blir en resa på 23 mil från Vilhelmina.

Kollektivtrafik

Regionen som helhet har en högre andel kollektivtrafikandel än andra jämförbara regioner men detta dras upp av resandet i och omkring Umeå. Många barn i Vilhelmina åker dagligen kollektivtrafik till de 6 kommunala skolorna och den enda gymnasieskolan som finns i kommunen. Skolskjuts erbjuds för barn med större avstånd än 4 km och för gymnasieungdomar från 6 kilometer. Det finns också målsättning vad gäller restid på högst 50 minuter för elever i

² SCB

³ Kollektivtrafikplan 2020-2024, Vilhelmina kommun

⁴ SCB

⁵ Trafikanalys (2021) Förslag till reviderat index för lokal tillgänglighet, PM 2021:1

förskoleklass, högst 60 min för elever i låg och mellanstadiet samt högst 80 minuter för högstadiel elever. Det kan jämföras med att 81 procent av alla barn i Sverige mellan 7–15 år hade en grundskola inom 20 minuters promenadavstånd år 2020⁶. Kommunen arbetar också aktivt för att tillskapa fler gångstråk och cykelvägar. Bussgods är viktigt för samhällsservicen för inlandet och därmed ska godsutrymmet i bussarna vara väl tilltaget. Kollektivtrafiken i Vilhelmina tätort utgår från skolornas tider men är tillgänglig för alla.

Resultat från fokusgrupperna

I fallstudieorten Vilhelmina genomfördes tre fokusgrupper: en med äldre, en med SFI-studenter och en med ungdomar samt två fritidsledare på fritidsgården. Gruppen äldre rekryterades från Vilhelminas lokala PRO-förening. Deltagarna var 8 till antalet, varav 3 kvinnor och 5 män. I fokusgruppen med SFI-studenter deltog 10 personer, varav 6 kvinnor och 4 män. Fokusgruppen med unga deltagare genomfördes på Vilhelminas ungdomsgård. Antalet deltagare var 6 unga och 2 fritidsledare, varav 3 kvinnor och 5 män. Totalt deltog 26 personer med könsfördelning 46 procent kvinnor och 54 procent män.

Äldre

Svårigheten att ta sig till vården

De äldre informanterna pekade ut resor för vård i Lycksele och Umeå som viktiga destinationer. Svårigheterna består i att ordna transport, få ersättning för bilresor, att orka ta kontakt med regionen och problem med ledsagning. Informanterna upplevde inte att regionen tar ansvar för patienterna och gör tillräckligt för att underlätta för deras behov.

För informanterna är bussresorna jobbiga att genomföra. Busstiderna passar ofta inte deras besökstider vilket skapar mycket väntetid innan och efter ett vårdbesök. Mycket av dagen går åt för att genomföra ofta korta vårdbesök, men som kräver mycket energi av patienterna för att resa den långa vägen, och sedan vänta på sin tid och bussavgång hem. För äldre patienter med hälsoproblem är den här typen av resor krävande.

Har man en besökstid på morgonen kan man behöva ordna med transport på annat sätt. Informanterna uppgav att de ofta hamnar i, som de kallar det, bråk med regionen. De beskrev kontakten med regionen som energikrävande eftersom de behöver ringa upprepade gånger. Processen att få ersättning för resor och beställa resor tar för mycket tid. "Man måste vara frisk för att bråka", som en informant beskrev det. Informanterna uppgav att de ibland blir nekade taxi hem från lasarettet och att de inte får ersättning för bilresor. En informant berättade om en bekant som hade vägrat åka hem med buss från Umeå efter en hjärtoperation och då fick en bilresa.

Funktionsnedsatta personer upplever att servicen har blivit sämre. Det görs inte alltid utrop och man får inte ledsagning från bussen vilket försvårar för synnedsatta personer. Bristen på ledsagning påverkar viljan att genomföra sina resor. En informant uppgav att hen reser mindre på grund av brist på ledsagning och önskade att det fanns en möjlighet att beställa guide.

⁶ https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf

Bristande infrastruktur och en känsla av försämring

Det finns generellt en uppfattning bland informanterna att utvecklingen i Vilhelmina går i fel riktning även vad gäller transporter och transportinfrastruktur. Infrastrukturen beskrivs som nedgången och det saknas belysning på gångvägar vilket hindrar framför allt äldre från att promenera i naturområdet kring Volgsjön.

Även inom centralorten försvåras framkomligheten av den nedgångna infrastrukturen och otillräcklig snöröjning. Det är svårt att gå med rullator och styra rullstolar på vissa platser. En blind informant uppger att hen inte kan gå utomhus själv på vintern eftersom den vita kappen inte känner av trottoarkanter när det ligger snö på marken.

Asfaltvägarna beskrivs som "under all kritik" och grusvägarna anses vara i ännu sämre skick vilket framför allt drabbar boende i byarna utanför centralorten. En informant som tidigare bodde i Brännåker valde att flytta till centralorten och menar att det blir svårare att bo ute i en by i takt med stigande ålder. Informanterna beskriver en försämring då det förr i tiden har gått bussar till byarna. Numera stannar närmaste buss 5 kilometer utanför Brännåker och postgången har dragits in.

En annan utveckling som upplevs gå i negativ riktning är buskörning bland ungdomar. Det upplevs som störande eftersom det samtidigt spelas hög musik, men informanterna beskriver även buskörandet som farligt.

Bussgods och digitalisering

Äldre har blivit bättre på att använda digitala verktyg, uppger informanterna. De beställer bussgods för att få tillgång till vardagliga produkter och upplever att det fungerar bra. Under Covid-19 pandemin kunde de beställa varor från ICA, vilket de ansåg fungerade väldigt bra. De uppskattar möjligheten att beställa varor, men säger också att de helst vill gynna det lokala näringslivet för att hålla liv i Vilhelmina.

Digitala möten har haft en positiv inverkan på föreningsliv. Även om de föredrar fysiska möten har digitala möten skapat fler möjligheter att ses. Kostnader för att resa har stigit och informanterna uppger att de tänker sig för vart de vill åka.

SFI-studerande

Bilens betydelse

Att resa till vården kan vara besvärligt även för SFI-studenter. Särskilt gravida kvinnor påverkas av att BB i Lycksele stängts ner och de hänvisas istället till BB i Umeå. Vilhelminas geografi med stora avstånd gör att flera av informanterna betraktar bilen som en nödvändighet. Dock saknar många SFI-studenter tillgång till egen bil och även möjlighet att bli skjutsade av andra. Många av SFI-studenterna har en umgängeskrets som främst består av personer med invandrarbakgrund och inom deras sociala nätverk är tillgången till bil låg. Även om man har tillgång till bil, antingen egen eller genom skjuts, så begränsas användningen på grund av kostnaden. Informanterna uppgav att de väljer vilka resor de behöver prioritera och vanligast är att sociala aktiviteter undviks för att hålla reskostnaden nere.

Lokalt resande

Bland informanterna rådde olika uppfattningar kring bilens nödvändighet. För informanterna som bor i centralorten var bilen mindre intressant. Många av SFI-studenterna som bor i centralorten tar

sig mellan hemmet och Vilhelminas lärcentrum med gång, de som har barn promenerar först med dem till skola och förskola innan de går till sin SFI-undervisning. Även jobb, gym, bibliotek, mataffär, andra butiker och sjön finns inom gång- och cykelavstånd.

För informanterna försvåras samåkning på grund av deras sociala nätverk där få har bil. Flera av informanterna kände sig även osäkra att samåka med personer som de inte känner. Bättre kollektivtrafik hade varit en bättre lösning, ansåg de.

Ungdomar

Brister i kollektivtrafiken kan leda till att man skolkar

För de unga informanterna innebär bristen på kollektivtrafik en risk för social exkludering då de ibland stannar hemma från skolan för att slippa långa väntetider. De betraktar bussresandet som krångligt, dyrt, stressigt och klagar på bussar som stinker. En informant säger att hen "måste kliva upp klockan 5 för att åka till Sorsele, blir fast hela dagen och stannar hellre hemma från skolan". En annan informant uppger att hen skolkar från skolan när hen inte orkar med bussresan.

Unga beroende av skjuts, moped och EPA för att ta del av sociala aktiviteter

Ungdomsgården som ligger i centralorten är en plats för social inkludering för de unga informanterna. Trots att nästan samtliga har en negativ syn på Vilhelmina lyfts ungdomsgården fram som det bästa med Vilhelmina och en plats de ofta besöker för att träffa andra unga. Killarna bland de unga informanterna beskriver också ett beroende av motoriserad mobilitet för att få tillgång till sociala aktiviteter – "kör på raggen" – då de reser genom länet med moped, EPA-traktor och bil med andra ungdomar.

Komplexa resor

Flera av de unga informanterna beskrev komplexa resmönster där de reser över stora avstånd till olika tätorter. En informant beskrev att hen bor lite var som. Hen har ett boende i Lycksele för att kunna gå i gymnasieskola och vistas ofta i Umeå på helgerna. Föräldrarna bor i Sorsele och hen hänger med sin kompis och är på ungdomsgården i Vilhelmina. Informanten säger att hen bor i sin bil och hos olika personer.

En annan informant beskrev att hen bodde i en mindre by och liftade ibland från 15 års ålder på egen hand för att ta sig från byn till Vilhelmina. Med kända och okända människor. Det fanns ingen som kunde skjutsa hen och bussen gick inte så ofta. Informanten sov ofta över hos släktingar från 15 års ålder inne i Vilhelmina, sedan bodde hen hos kompisar och hyrde även rum i Vilhelmina för att kunna ta sig till jobbet från 16 års ålder. På somrarna hyrde hen rum över sommaren (flera månader). Nu bor hen i Vilhelmina och syskonen sover över hos hen om de har någon kvällsaktivitet i Vilhelmina, för de tar sig inte hem.

En informant berättade att hen inte hade några fritidsintressen när hen bodde hemma i byn för det gick inga bussar efter klockan 16:45 och föräldrarna hade varken tid, lust eller råd att skjutsa informanten som då avstod från fritidsaktiviteter. Mamman pendlade 26 mil om dagen för att jobba på förskola. Informanten flyttade till Vilhelmina för att gå på gymnasiet. Föräldrarna flyttade till en stad flera timmar bort. För att ta sig till föräldrarna på helger när hen gick på gymnasiet fick hen åka buss i 1,5 timme till Lycksele och sedan 1 timme tåg. Föräldrarna bodde först så att de fick hämta hen med bil i Lycksele, de fick åka 4 mil enkel väg för att hämta och lämna vid bussen i Lycksele.

Samlade slutsatser om tillgänglighetsutmaningar i Vilhelmina

Alla tre grupper beroende av bilskjuts – men för olika typer av resor

Skjutsande med bil spelar en stor betydelse för social inkludering bland de tre fokusgrupperna. Skjutsandet möjliggör längre resor, men kräver planering och tillgång till bekanta med bil och körkort. För de unga informanterna är skjutsandet viktigt för att besöka kompisar, affärer och idrottsaktiviteter. För de äldre är skjutsandet viktigt för vårdresor och föreningsaktiviteter, medan SFI-studenterna lyfter fram längre resor och resor till matbutiker som viktiga.

Flera tillgänglighetsutmaningar

Resultatet från fokusgrupperna i Vilhelmina visar på flera tillgänglighetsutmaningar. Mest noterbart är risken för tidsrelaterad social exkludering eftersom informanter undviker resor där det uppstår långa väntetider. En annan tillgänglighetsutmaning har med transportinfrastrukturens kvalitet att göra, i synnerhet de äldre informanterna upplever vägarnas dåliga skick som problematiskt och i kombination med funktionsnedsättningar blir den än mer försvårande för tillgängligheten.

De tillfrågade informanterna kommer från samhällsgrupper som generellt har en lägre socioekonomisk status vilket innebär att de inte alltid kan lösa sina transportbehov själva utan är beroende av skjutsande för att genomföra längre resor. Det är tydligt att informanterna drar nytta av tätheten i centralorten för att kunna genomföra resor självständigt, med närhet till målpunkter som är viktiga för sociala aktiviteter, inköp, arbete och utbildning.

Informanterna tillfrågades om vad de tycker om den förda politiken i kommunen och regionen och om de anser att beslutsfattarna förstår deras livssituation. I samtliga fokusgrupper framkom att deltagarna anser att politiken inte kan relatera till deras behov. Under fokusgrupperna trädde en bild fram av Vilhelmina där utvecklingen går i fel riktning. Informanterna, särskilt de äldre, upplever att kollektivtrafik och transportinfrastruktur har blivit sämre än det var förut. Informanterna anser att den förda politiken inte riktar sig mot dem. Ur ett socialt rättviseperspektiv visar detta på brist på deltagande och medskapande i den politiska processen som formar transportsystemen. Konsekvenserna är att de tillfrågade fokusgrupperna känner sig åsidosatta och upplever sig sakna representation. Trots den negativa förståelsen av politiken och samhällsutvecklingen säger äldre och invandrade SFI-studenter att de trivs i Vilhelmina. Men framför allt de unga informanterna uttrycker otrivsel och en vilja att flytta från Vilhelmina.

5.2 Samskapandeworkshop i Vilhelmina

Till workshopen bjöds tidigare deltagare från de tre fokusgrupperna in: äldre, unga och SFI-elever. Från SFI-gruppen kom nya deltagare samt en tolk. De unga informanterna avböjde deltagande i workshopen, därför deltog istället en anställd vid Vilhelmina fritidsgård som fick representera unga. Därtill deltog en representant för Vilhelmina kommun och en representant för region Västerbotten. Totalt deltog 17 personer i workshopen.

Dialogprocessen

Workshopen bestod av en presentation inför hela gruppen om resultaten från fokusgrupper och dokumentstudien om Vilhelmina. Därefter delades deltagarna in i två grupper: En äldre-grupp med kommunrepresentant och en SFI-grupp med regionrepresentant samt representanten för unga. Denna indelning gjordes med hänsyn till SFI-elevernas svenskkunskaper och behov av tolkning.

Deltagarna upplevde dialogen som meningsfull och ställde sig positiva till att delta i liknande sammanhang även i framtiden, men lyfte fram att de också vill ha återkoppling och det fanns farhågor kring att dialogen inte skulle leda till konkreta åtgärder.

Problem och förslag på lösningar

Tidskrävande resor

Brist på tid var ett problem som särskilt deltagarna bland SFI-eleverna lyfte fram. Att gå med sina barn från flyktingboendet till skolan tar åtminstone 15 – 20 minuter enkel väg. Det kan orsaka problem om man samtidigt behöver resa med bussen på morgonen. En kvinnlig deltagare berättade att hon är gravid och behöver resa med bussen klockan sex på morgonen för att ta sig till BB i Umeå och har därför svårt att gå med sitt andra barn till skolan. Dessutom måste hon sova över i Umeå, vilket blir kostsamt för henne.

Flyktingboendets avstånd till andra viktiga målpunkter för SFI-elever är ett problem. Att frakta varor mellan busshållplatsen och boendet är svårt om man inte kan få hjälp från någon som har en bil. SFI-eleverna behöver besöka Vilhelminas service- och aktivitetskontor en gång i månaden för att lämna rapport. Kontoret befinner sig på andra sidan av Vilhelmina tätort vilket innebär en lång promenad från flyktingboendet.

Att lösa problemet med tidskrävande resor är inte helt enkelt. Deltagarna efterfrågar fler bussar och tror inte att ändringar i tidtabellen kan hjälpa. Regionens representant visade intresse för frågan och ville ta upp den internt inom regionen.

För att frakta varor mellan busshållplatsen och flyktingboendet diskuterades lastcyklar som en potentiell lösning. Deltagarna var försiktigt positiva till lösningen men ansåg att det inte skulle fungera på vintern. Regionrepresentanten svarade att lastcyklar med tre hjul och vinterdäck går bra att använda på vintern. En deltagare föreslog att man ska utveckla fraktsparkar.

Samåkning

Ungdomar som inte bor i tätorten har en lägre tillgänglighet och är ofta beroende av andra för att få skjuts till och från aktiviteter. Ungdomar som har tillgång till EPA-traktor klarar sig bättre, men yngre saknar den resursen. Ute i byarna är hushållen bättre på att anordna samåkning för att lösa tillgängligheten för dessa ungdomar, de använder sig av Facebook-grupper för att organisera samåkningsresor. Representanten från fritidsgården betraktade tillgängligheten som viktig för ungdomarnas mentala hälsa.

SFI-eleverna var mer skeptiska till samåkning som en lösning. De ansåg att det är svårt att organisera resor med främlingar och ofta saknar de bekanta som har en egen bil. Det kan bli svårt att få plats med familjer. Möjligtvis kan korta resor fungera, men att genomföra längre samåkningsresor betraktades som svårt.

De äldre deltagarna betraktade samåkning som en privat lösning som inte går att få ersättning för från kommun och region. Samåkning för vårdresor skulle kunna underlättas om patienter från samma ort samordnades och fick en egen dag på lasarettet.

Kollektivtrafiken går sällan

Att kollektivtrafiken går sällan är ett problem som kan orsaka långa väntetider. En lösning skulle kunna vara att serviceinrättningar anpassar tidsbokningar så att kunder kan nyttja den trafik som går. Till exempel kan lasarettet boka besökstider för Vilhelmina-bor som matchar med bussavgångarna, ungefär som skoltiderna matchar bussavgångarna.

Det är viktigt att det säkerställs vilka behov resenären har vid sjukresor så att kunden får den service som behövs och också att det inte blir onödiga körningar. Det nämndes exempel där en bil kört för att plocka upp ytterligare en person i Storuman istället för att köra direkt till lasarettet i Lycksele från Vilhelmina men väl i Storuman konstaterades att båda personerna behövde sitta i framsätet och man därför fick skicka en bil till.

Det är idag en samordning vad gäller utförandet mellan färdtjänst, sjukresor och ringbil med samma utförare. Däremot är det olika taxor, med 50 kr för färdtjänst och 200 kr för sjukresa. Den högre för sjukresa verkar ha kommit till för att få folk att istället ta kollektivtrafiken. Mer kan göras för att öka samordningen och också få mer lika regelverk.

Ringbilarna går mellan byarna och finns inte centralt i Vilhelmina. SFI-eleverna var intresserade av att använda anropsstyrd trafik som lösning för deras resor.

Kommunen och regionens medel är begränsade. Ett statligt stöd för kollektivtrafiken skulle kunna göra stor skillnad.

Bristande lokal service

Tillgängligheten kan förbättras genom digitalisering. De äldre deltagarna tyckte att digitala läkarbesök skulle fungera. Pandemin har gjort att de nu är bättre på att hantera digitala lösningar generellt. När det gäller synundersökningar gör specialläkare ibland besök på vårdcentralen i Vilhelmina där man utför undersökningar på flera patienter samma dag i stället för att patienterna ska behöva resa till lasarettet i Lycksele. Kommunen arbetar med projektet "god och nära vård".

Näthandel diskuterades också. Representanten för unga påpekade att ungdomarna ofta handlar på Internet och är vana vid näthandel. Bland SFI-eleverna fanns även där en vana att beställa varor med bussgods som de hämtar från busshållplatsen eller ICA. De äldre deltagarna föredrog att stödja de lokala butikerna och vill kunna göra inköp fysiskt.

Kommunrepresentanten berättade att man också kommer prova med digital distansundervisning vissa dagar för gymnasieelever inom ramen för Södra Lapplands Gymnasieförbund.

Svårt att få ledsagning

Den som inte själv kan ta hjälp av bekanta eller släkt kan få ledsagning från kommunen eller regionen. Men det är svårt att få ledsagning, särskilt med kort varsel. Ofta löser man det genom att snällt be färdtjänsten att ledsaga sista biten, till exempel till bussen.

En lösning som diskuterades var om man skulle kunna ha någon form av jour för ledsagning. Något som exempelvis PRO skulle kunna samordna. Ersättning skulle bara gå ut om det fanns behov.

6 Region Dalarna och Orsa

6.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Orsa

Glest befolkad kommun med stabil befolkning samlad i huvudort och i byar

Orsa är beläget i Dalarna ca 17 km norr om Mora längs inlandsbanan och inlandsvägen. Regionen hade i slutet av 2022 drygt 288 000 invånare där fem kommuner står tillsammans för drygt 60 procent av befolkningen⁷. Dessa är i ordning Falun, Borlänge, Ludvika, Avesta, och Mora. Orsa är med sina drygt 6 900 invånare en av de minsta kommunerna i länet. Sett över tid har Orsa haft en relativt konstant befolkning. Orsa kommun har en befolkningstäthet på ca 4 invånare per kvadratkilometer vilket placerar kommunen på plats 259 av landets kommuner. Över hälften av kommunens befolkning bor i Orsa tätort⁸. Utanför tätorten ligger bebyggelsen framför allt samlad i byar söder om Orsa och inom 1,5 mil norr om Orsa i ett stråk mot Skattungbyn. Mycket få hus ligger utspridda och ensamma utanför byarna.

Äldre befolkning med låg andel utrikes födda jämfört med landet som helhet

Orsa har en äldre befolkning än riket i stort med relativt stor andel på 28 procent över 65 år. Det kan jämföras med landet som helhet på 20 procent. Andelen utrikes födda är dock lägre, 12 procent, att jämföra med 20 procent i landet som helhet.

Tillgänglighet till skola, livsmedelsbutik och vård

Boende i Orsa kommun har god tillgång till livsmedelsbutik, vårdcentral och grundskola, de nås i stort sett för alla inom 20 minuter med bil och över 70 procent når det med cykel inom samma tid⁹. Gymnasieskola saknas i kommunen vilket innebär pendling framför allt till Mora, knappt två mil bort. Även om Orsa till sin helhet är glest befolkad gör koncentrationen till Orsa och närliggande byar att man ändå har en hyfsat god tillgänglighet. Närmaste sjukhus finns i Mora. Där saknas dock förlossningsavdelning och en del annan specialistvård som hänvisas till Falu lasarett, vilket innebär en resa på knappt 10 mil från Orsa.

Kollektivtrafik

I Dalarna ligger tätorterna som ett pärlband längs tydliga stråk, något som skulle kunna vara en fördel när det gäller att förse regionen med kollektivtrafik. Dalarna har trots det en mycket låg andel kollektivtrafikresande som dessutom halverades under pandemin. Det är bara Gotland som har lägre andel kollektivtrafikresande. Över 40 procent av den förvärvsarbetande befolkningen i Orsa kommun arbetar i Mora¹⁰. Mellan Orsa och Mora erbjuds relativt bra kollektivtrafik. Orsa har fördel av att flera stora arbetsplatser i Mora, som lasarettet och Norets handelsområde, ligger på "Orsa-sidan" av Mora centrum och därför är lätta att ta sig till från Orsa kommun. Från byarna norr om Orsa är kollektivtrafiken mycket kopplad till skoltider och är sämre under lov. Det fåtal som ändå bor utanför byarna och stråket upp till Skattungbyn är hänvisade till bil.

⁷ SCB

⁸ Översiktsplan för Orsa kommun.

⁹ Trafikanalys (2021) Förslag till reviderat index för lokal tillgänglighet, PM 2021:1

¹⁰ Översiktsplan för Orsa kommun.

6.2 Resultat från fokusgrupperna

I Orsa genomfördes fyra fokusgrupper med grupperna *äldre* (PRO-aktiva); *SFI-studenter*; *ungdomar* (14–15 år) samt *pendlare/pensionärer* från en by utanför Orsa tätort. Totalt deltog 25 personer och av dessa var 56 procent kvinnor och 44 procent män.

Äldre i Orsa med omnejd

Fokusgruppen genomfördes på plats, och vi pratade med 10 pensionärer som brukar delta på PRO Orsas aktiviteter. Bland de 10 fanns både de som bor centralt i Orsa, och några som bor i byar utanför. Några har bil och säger sig vara väldigt bilberoende – andra har inte bil och tycker inte de behöver det heller. Någon hade inte körkort och ytterligare andra har haft körkort men kan inte längre köra på grund av försämrad hälsa. Någon har också nyligen slutat cykla med motiveringen att *”den här kärringen har blivit lite för gammal för att vara ute och vingla”*.

Olika förutsättningar för tillgänglighet beroende på var du bor

Berättelserna utifrån vardagskartorna tydde på att det är väldigt olika förutsättningar att klara sig utan bil beroende på om man bor centralt i Orsa eller inte, och vart man vill och behöver ta sig. En i gruppen bodde fågelvägen väldigt nära kommunikationer: *”mellan 45:an och järnvägen”*, men det hjälpte inte. För att åka tåg måste hon in i samhället, och det är inte säkert att bussen stannar på närmsta busshållplatsen, då skolbarnen inte längre får gå av där av säkerhetsskäl. Därför var hon i dagsläget helt bilberoende. Den generella bilden var också att det ofta funkade bättre att åka kollektivt till en destination som inte kräver byte – då blir osäkerheten mindre.

Fysiska förutsättningar påverkar resandet – svårt att få färdtjänst

Berättelserna synliggjorde att ens egna och ens partners fysiska förutsättningar och hälsa påverkar resandet och färdmedelsval. Sviktande syn och balans, eller om maken *”är dålig å gå”* påverkar vad som känns rimligt och görbart. Exempelvis kan det göra att man handlar med bil, trots att det är nära ned till affären i centrum.

Och om man av någon orsak mister förmågan att köra bil (permanent eller mer tillfälligt) kan det bli väldigt besvärligt i vardagen menade informanterna. Bland annat för att det är väldigt svårt att få färdtjänst beviljad. En av de intervjuade menade att han fått nej eftersom han *äger* en bil. Trots att han inte kan *köra* den, då han på grund av sjukdom inte har körkort längre. Men har man färdtjänst fungerar det bättre – då får man exempelvis sjukbil om man ska på läkarbesök.

Hela dagar går till ett sjukhusbesök på 10 minuter

Att ta sig till lasarettet i Falun lyftes av PRO-gruppen fram som särskilt besvärligt. Detta var ett återkommande problem för flera som bland annat måste till ögonkliniken på lasarettet på regelbundna kontroller. De berättar att resan till Falun inte går att göra med kollektivtrafik utan byten – och dessa stämmer dåligt tidtabellsmässigt, och blir särskilt besvärliga om du inte ser så bra. Dessutom finns det bara **en** högre plattformsramp vid hållplatsen på ena sidan Falu lasarett, så när du kliver av är det ett jättehögt avstånd som blir svårt att klara med rullator eller med nedsatt syn/balans/rörlighet.

Digitalisering som hinder för tillgänglighet

Digitaliseringen lyftes upp som ett hinder för att åka kollektivt. Man menade att det var svårt att veta hur man gör nu för tiden när man ska åka buss: *”Hur köper jag biljett? Måste jag ha bankID?”*.

Även om man ser med beundran på allt som exempelvis barnbarnen kan göra digitalt så uttryckte flera av de intervjuade att de kände sig för gamla att skaffa smart telefon och lära sig allt nytt. Man känner sig osäker: *"räcker hjärnan till"*? En av de intervjuade berättade dock att det finns alternativ. När hon ville köpa bussbiljett och kolla upp tidtabell inför en resa till Falun så ringde hon Dalatrafiken och *"fick hjälp av en människa"*. Det berättades också att Dalatrafik hade varit där på PRO och informerat om just saker som dessa, och de menar att Dalatrafik borde göra om den insatsen med jämna mellanrum.

...Men vad händer när maken blir för gammal för att köra?

På den raka frågan om man känner sig begränsade i sin tillgänglighet i dagsläget, så svarar PRO-gruppen att de inte upplever sig så begränsade i dagsläget. Även om de oroar sig för att de kommer bli det framöver - när maken blir för gammal för att köra bil exempelvis... Men berättelserna visar på att de i flera fall avstått från resor och aktiviteter som de egentligen velat göra. En av de intervjuade hade till exempel slutat att gå på durspelskurs då det kändes för osäkert att köra mellan Orsa-Furudalen *"där lastbilarna nosar i baken på en"*. Och där man har extremt trånga möten som tar backspeglar då och då. De berättar också att de avstår från att åka i mörkret på vintern, vilket gjort att en i gruppen slutade jobba timmar då det blev för jobbigt att köra. En annan begränsning är ju det man måste missa FÖR att åka till sitt sjukbesök – eftersom resan tar hela dagen så hinner man inte med något annat den dagen.

Det som också blir tydligt är att stora delar av gruppen är beroende av sitt sociala nätverk och sina närstående för sin tillgänglighet. Både för att få skjuts i bil, men också för att exempelvis kolla upp tidtabeller, restider och köpa biljetter om det kräver digital vana/utrustning. Det gruppen lyfter fram är att *"alla har ju inte närstående"*.

SFI-studerande i Orsa

Fokusgruppen genomfördes på plats i SFI:s lokaler, och vi pratade med 6 SFI-studerande som tillfrågats av sin lärare om deltagande i studien. Bland de sex bor fyra i centrala Orsa och två bor i byar utanför. Några av de intervjuade har familj, andra är ensamstående. Gruppen är till stor del helt beroende av kollektivtrafik för sina resor.

Otillräcklig kollektivtrafik begränsar

Flertalet av de vi intervjuade är i hög grad beroende av kollektivtrafik för sitt dagliga liv, och begränsade avgångar ställer ofta till problem i vardagen för många. En av de intervjuade blir under den tid som sommartidtabell råder helt isolerad hemma i veckorna (i by utanför Orsa) och kan varken ta barnen till dagis eller delta i SFI-undervisning. Andra beskriver svårigheten i att vänta på bussen utomhus med små barn i stark kyla, och att behöva vänta flera timmar på bussen hem från Mora tillsammans med trötta och ledsna barn.

Pengar!

Det framgår också av de intervjuades berättelser att kostnaden för att resa med tåg och buss är svår att bära. Det är också jakt på billigare mat och kläder som gör att man undviker att handla lokalt i Orsa, utan vill/behöver ta sig till Mora. Det påtalades att kostnaden för enkelbiljett har höjts flera gånger på kort tid – från 30, till 33, till 35 kr som det kostar nu.

Även för de som har tillgång till bil i sin närhet kan kostnaden för körkort vara ett stort hinder. En av de intervjuade behöver dagligen skjutsa sina gravt autistiska barn i bil till skolan då de inte klarar av att åka buss eller gå utan att få våldsamma utbrott. Detta kunde hon göra tills för en tid sedan då hennes internationella körkort gick ut. Kostnaden för att förnya körkortet är så hög (kring

10 000 nämns i rummet) att det känns ouppnåeligt att spara ihop. Samtidigt fungerar inte familjens liv om hennes make måste gå ifrån jobbet hela tiden för att skjutsa barn till/från skola eller sjukvård.

Förutsättningen att jobba och studera påverkas av bristande tillgänglighet

Gruppens berättelser visar också tydligt att deras förutsättningar att kunna studera, etablera sig på arbetsmarknaden och jobba påverkas negativt av bristande tillgänglighet. Bland annat erbjuder Orsa Grönklitt (skidanläggning) bra säsongjobb utan krav på tidigare erfarenhet. En av de vi pratade med var dock tvungen att tacka nej till ett jobberbjudande eftersom det inte går att ta sig dit utan bil.

Gruppen berättade också att de precis just nu står inför ett tillgänglighetsdilemma: att de kanske behöver tacka nej till två veckors praktisk arbetslivsförberedande kurs på SFI som genomförs i Mora. Beskedet hittills är att SFI-studenterna som bor utanför Mora måste betala och ordna sina resor själva och det skulle kosta 300 kr per person och vecka. Detta är för dyrt menade de intervjuade, så om de måste betala detta själva så kommer de vara tvungna att säga nej till kurserna.

Diskriminering påverkar resandet

Flera personer berättar om obehagliga situationer med arga busschaufförer som skäller ut dem. Som bara fortsätter prata, fast de säger att de inte förstår, och frågar *"Kan du prata långsammare?"* Eventuellt så är det en och samma busschaufför, för det påpekas flitigt att *alla* chaufförer inte är arga och otrevliga. En av deltagarna som alltid åker med barnvagn med sitt yngsta tvillingpar (två år gamla) berättar om en situation när chauffören vägrade att hjälpa henne upp med vagnen. Tydligt är det väldigt högt avstånd från marken för att komma upp på bussen – så långt så att mindre barn får klättra upp – och hon har svårt att klara att få upp vagnen själv. Hennes man (som är svensk) har varit i kontakt med Dalatrafiken som säger att chauffören har skyldighet att hjälpa henne ombord med vagnen, men den här chauffören lyssnar inte, utan istället sagt *"varför har ni inte bil?"*.

En annan berättelse med likartat tema handlar om problem att komma sista biten hem när tåget är försenat. En av deltagarna behöver regelbundet åka till Universitetssjukhus i Örebro, vilket han gör med tåg och buss. Vid två tillfällen har tåget blivit så försenat till Mora att han missat sista bussen till Orsa som går 22.30. Vid ena tillfället var det en ytterligare (infödd svensktalande) som var strandad – då var det inga problem, SJ fixade en taxi. Vid nästa tillfälle var han ensam – då fixade SJ inte taxi trots att han ringde, och han förstår inte varför. I stället fick han promenera i snöyra sent på kvällen från Mora central till Norets köpcentrum där han har en kompis som jobbade på McDonalds. Där fick han vänta i några timmar tills kompisens skift var över och han kunde bli skjutsad hem till Orsa i bil.

Ungdomar i Orsa

Fokusgruppen genomfördes på plats i Ungdomens Hus, Orsa. Vi pratade med 4 unga, två som var 14 år och två som var 15 år. Två av de unga bodde centralt i Orsa, en bodde i en by utanför, ytterligare en bodde varannan vecka centralt i Orsa och i by en bit utanför. En av ungdomarna hade EPA och en hade moppe.

Vardagliga resor

De som bor centralt går till skolan, medan de som bor utanför oftast åker buss. En av dem får skjuts till skolan av sin pappa och tar buss hem. En av de två killarna hade tidigare åkt buss till skolan

men åker sedan han fyllde 15 EPA "det tar 15 minuter vilket som". Aktiviteter får de ofta skjuts till (en hade pappa som fotbollstränare) eller tar sig till med EPA. Till Mora åker man ibland med kompisar (ofta buss) och någon åker ofta till Skattungbyn till en kompis. Antingen med buss eller så får han skjuts av sina föräldrar.

Åka hem till byn är svårt

Det som är krångligt är ofta just att ta sig hem. En av de som bor i en by några kilometer utanför Orsa får problem om hon ska göra något på kvällen, som att hänga på Ungdomens hus. Då finns det nämligen ett glapp i bussavgångarna: slutar något kl. nio så får hon vänta på bussen som går halv elva. Och det är kallt att vänta i timmar på bussen utomhus på vintern! Ibland kan hon vänta hemma hos sin kompis – då åker de dit i kompisens EPA.

Det är också svårt – ibland omöjligt – för de unga som bor utanför Orsa att exempelvis gå på bio i Mora och ta sig hem om det inte går att få skjuts. En av de som bodde utanför Orsa kunde ta sig ner på byn på helgen men inte hem efter 15.30, för då går sista bussen.

Dyrt om du har en kille i Älvdalen

De intervjuade berättar att de har gratis skolkort, men utanför resan till och från skolan så kostar det att åka buss. Innan funkade skolkortet även på fritiden – men det har tagits bort nu. Beroende på hur mycket du behöver åka utöver skolresan så kan det bli en ganska stor kostnad. En av de intervjuade berättar att hennes kompis har en kille som bor i Älvdalen och att hon lägger nästan hela månadspengen på att åka och träffa honom.

Pendlare och pensionärer i (främst) Skattungbyn

Intervjun gjordes digitalt via Teams. Vi pratade med fem personer i åldrarna 45–80 år, varav fyra bodde i Skattungbyn och en bodde i Orsa. Två var yrkesverksamma och pendlade till jobbet – en från just Skattungbyn. Två var pensionärer på heltid, och en var pensionär på 50%, men arbetade 50% igen sedan några veckor tillbaka. Två av de intervjuade saknade körkort, medan andra blandade bil och andra färdstätt i vardagen.

Ekonomi i bussresan helt olika för olika personer

En av de intervjuade kvinnorna bor i Orsa och jobbar på lasarettet i Mora. Dit åker hon buss (15–20 min) för det mesta, vilket hon tycker funkar okej då det går två bussar i timmen morgon och kväll. Däremot är det svårt under tiden med sommarturlista. Då blir hon ofta skjutsad till jobbet (med cykel) och cyklar hem. Att hon åker buss och inte bil till jobbet är bland annat av ekonomiska skäl – det kostar tio gånger så mycket att åka bil för henne. Eftersom hon kan köpa busskort med nettoavdrag på lönen kostar bussen till jobbet bara 10 kr resan. Och så känns det så onödigt att bilen ska stå still hela dagen på parkeringen i Mora.

För en av de intervjuade pensionärerna i gruppen är priset på bussresor istället mycket dyrare än att ta bilen. Den enda regelbundna resan han gör från Skattungbyn är att han åker och simmar i Mora varje vecka tillsammans med sin bror. Men eftersom pensionärsrabatt bara finns på årskort så får man ingen rabatt på resan alls om man är en pensionär som åker sällan. Att åka två personer med bil blir då hälften så dyrt i bensinkostnad som att åka buss till Mora. För att inte tala om bekvämare: att åka kommunalt och simma blir ett 5-timmars projekt medan de bara är borta 2,5 timme om de åker bil.

Han tar upp att det nu införts ett billigare pensionärskort som inte gäller i rusningstid – det menar han blir värdelöst om man bor i Skattungbyn, för det är svårt att undvika rusningstid i någon ända när det går så få bussar.

Att åka buss när man jobbar halvtid förlänger arbetsdagen med mer än 50%

En av de intervjuade bor i Skattungbyn och är egentligen pensionär. Men nyligen hade han fått jobb som resursperson på skola och behöver därför pendla 2 mil enkel väg varje dag. Det innebär för honom en resa med antingen cykel eller buss. Bussen går okej på morgonen, men att åka buss innebär lång väntan för att komma hem. Även om han slutar redan 11.30 så är han inte hemma förrän 14.15 om han åker buss. Han måste alltså vänta dryga två timmar efter arbetsdagens slut på nästa buss hem.

Opålitliga bussar och byten. Ingen vågar lita på att ta bussen till tåget

En av de yrkesverksamma kvinnorna i gruppen pendlar Skattungbyn – Rättvik med kollektivtrafik varje dag. Det är en lång och slitsam pendling som innebär att hon har dagar på 11–12 timmar iväg från hemmet. Speciellt slitigt är inte bara det skrala utbudet av turer, utan också att man inte kan lita på att bussen kommer när den ska, och att bytena fungerar. Det är svårt att hitta fungerande byten då bussarna inte passar med varandra. Särskilt Skattungbyn – Orsa går för sällan och passar inte med hennes bussar vidare till Rättvik. Flera i gruppen lyfter just osäkerheten i bussbytena i exempelvis Orsa som ett stort problem. Ingen vågar exempelvis ta bussen till tåget, för om bussen är det minsta sen så missar man bussbytet till Mora C – bussarna väntar inte in varandra.

Inställda bussar - en följd av organisationen?

Dessutom har inställda bussar blivit mer regel än undantag på senaste tiden menar gruppen. Detta sägs bero på chaufförsbrist och drabbar också skolskjutsar i en grad som också påverkar arbetet i skolan: *”Det har gått så långt att det dagligen inverkar på lärarnas jobb, och råder allmän förtviolan”* säger en av de intervjuade. Man menar också att det kommer leda till en ond spiral där resandet med kollektivtrafiken minskar, och därmed också intäkterna. Alla i gruppen verkar dela bilden att chaufförsbristen beror på dåliga arbetsvillkor, och en av de intervjuade lyfter just upphandlingsförfarandet som en del i chaufförernas otrivsel/bristande arbetsmiljö: *”De byter ständigt arbetsgivare efter vem som fått upphandlingen som om de vore någon slags handelsvara. Känns ruttet”*.

Regionens stadsfokus och bristande samordning: Exemplet sjukresor

Gruppen upplever inte att regionen och Dalatrafiken är lyhörda för behoven på landsbygden. Sjukresorna lyfts som ett exempel på att planering och kommunikation alltid utgår från stadens förutsättningar:

När regionen skickar kallelse till lasarettet i Falun så står det: 'Åk buss - det är Gratis'. Men när det med gällande tidtabell tar hela dagen – om det ens går alls – så blir det som ett hån (intervjuad från Skattungbyn)

Man tycker att det finns sätt att organisera antingen vård eller kollektivtrafik bättre än idag. Ett exempel som lyftes var från screeningen som görs av stora kroppspulsådern. Här hittade män sina grannar från samma mindre ort i väntrummet. På frågan om inte transport till detta tillfälle hade kunnat samordnas, eller annonseras så att man åtminstone kunnat samåka med varandra, svarade regionen att patientsekretessen gjorde det omöjligt. Fokusgruppens deltagare frågar sig vad denna tolkning av patientsekretessen fick för konsekvens – var det någon som hade misstycat att någon fick reda på att han var kallad till screening? Möjligheten till anonymitet försvann ju ändå i väntrummet? Hade kanske flera tackat ja till screening om resan hade samordnats smidigt och

effektivt dörr till dörr av regionen? Deltagarna menar att det nog skulle finnas tolkningsutrymme här, och att det ibland görs slentriantolkning av regler utan konsekvensanalys.

På detta tema – att regionens planering och styrning av kollektivtrafiken inte alls känner till eller tar hänsyn till landsbygdens behov – menade en av deltagarna att kommunerna inom regionen (som redan idag samarbetar om mycket, och är närmre medborgarna och viktig samhällsservice) kanske skulle kunna organisera trafiken bättre. Han menade att de i alla fall borde få frågan: *hur skulle ni tänka om ni ansvarade för lokaltrafiken?*

Samlade slutsatser från fokusgrupperna i Orsa

Fokusgrupperna med pensionärer, unga, SFI-studerande och pendlare/pensionärer från Skattungbyn visade att kollektivtrafikens bristande utbud och opålitlighet drabbar alla dessa grupper om än i olika grad: om du bor utanför Orsa drabbas du exempelvis värre än om du bor centralt. De som kan av de intervjuade väljer bort att resa kollektivt till exempelvis tåget, och alla som inte själva kör bil måste förlita sig på att få skjuts av vänner och närstående för att få sitt vardagliga liv att gå ihop.

Det var också tydligt att kostnaden för kollektivtrafik verkar vara väldigt olika för olika grupper. Att få ett årskort på kollektivtrafiken draget på bruttolönen gör den väldigt billig för yrkesverksamma pendlare – medan det för SFI-studenter är en så kännbar kostnad att de måste välja bort utbildning som är förlagd till Mora. Rabatter, subventioner och prissättning på kollektivtrafik verkar också tydligt vara mer anpassade till de som åker ofta och som bor i stan med större turutbud, än för de som inte åker mer än enstaka resor, eller bor i byar med låg tillgänglighet med kollektivtrafik. Det är svårt att nyttja gratisresa till sjukvård om det inte finns några rimliga resealternativ, och att få pensionärsrabatt utanför rusningstid låter sig inte göras om resealternativen är få.

På grund av bland annat den låga turtätheten så är sjukresor och hemresor mitt på dagen eller på kvällen/helgen är särskilt svåra för de intervjuade grupperna. Sjukresorna är av förklarliga skäl särskilt problematiska (och vanliga) för just pensionärerna. Det blir ofta fysiskt svårt att klara att resa till sjukhuset i Falun för en äldre person – särskilt om resan på grund av bristande turtäthet innebär många timmars väntan och flera byten.

Fokusgruppen med SFI-studerande synliggjorde att detta är en grupp med särskilt allvarliga tillgänglighetsutmaningar. De har i lägre utsträckning ett bilburet nätverk att ta hjälp av och små ekonomiska resurser. Deras bristande tillgänglighet riskerar att allvarligt minska deras möjligheter till arbete, studier och delaktighet i samhället och därmed förlänga tiden det tar att lära sig svenska, få ett arbete och etablera/integrera sig i samhället.

6.3 Samskapandeworkshop i Orsa

I Orsa genomfördes en samskapandeworkshop med 12 personer varav en var från kommunen och en från regionen. Resterande 10 personer var representanter från tidigare genomförda fokusgrupper med pensionärer, nyanlända (eller SFI-studenter) och boende/pendlare i Skattungbyn (som är en mindre by några mil norr om Orsa). Deltagarna hade varit med i tidigare fokusgrupper för att identifiera tillgänglighetsutmaningar och problem. Även ungdomar deltog

vid ett tidigare fokusgrupptillfälle men de valde att avstå vid samskapandet. Ungdomar har vid en tidigare workshop som Dalatrafik och kommunen arrangerade fått komma till tals kring hinder, utmaningar och önskemål kring kollektivtrafik. Ungdomarna som deltog i vår fokusgrupp för att identifiera tillgänglighetsutmaningar såg därför inget behov av att delta i samskapandet eftersom temat var snarlikt Dalatrafiks workshop.

Workshopen inleddes med att presentera en sammanfattning av den **problembild som framkommit** vid tidigare fokusgrupper med de fyra grupperna (unga, äldre, nyanlända (eller SFI-studenter) och boende/pendlare i Skattungbyn) samt i intervjuer med olika personer som är relevanta för tillgänglighet på kommunen och i regionen.

Därefter delades deltagarna in i tre grupper där varje grupp utgjordes av en blandning av de tre fokusgrupperna och deltagare från kommunen och regionen. Grupperna fick gemensamt bestämma sig för ett eller två problem som de skulle diskutera och hitta lösningar på. De fick välja att diskutera problem och potentiella lösningar som dragits i inledningen med kunde också välja att tänka fritt kring lösningar. De fick sätta post-it lappar allt eftersom de diskuterade potentiella lösningar till valt problem. Tanken var också att de skulle diskutera för- och nackdelar med respektive lösning. Det var dock svårt att hinna med detta moment.

Dialogprocessen

Vad gäller själva dialogprocessen kunde konstateras att det var en fördel att blanda grupperna så som gjordes på workshopen. Deltagarna tyckte också att det var bra att deltagare från region och kommun var med. Politiker från kommun och region kunde dock gärna också bjudits med framkom som en synpunkt på själva dialogprocessen. En del frågor ligger utanför kommunens och regionens ansvar och kontroll och det är därför viktigt att även få regering och riksdag att förstå de problem som finns på landsbygden. Från kommunen framfördes att alla kommuner inte är lika. I en del kommuner och regioner räcker inte skatteintäkterna till och det kan behövas statliga bidrag för att kunna öka tillgängligheten. Ett förslag som framfördes är att göra försök i någon region och kommun med olika lösningar på samma problem, i stället för att implementera en lösning direkt. Det är kostnadsbesparande, kan vara lättare att få acceptans för och ger möjlighet att lära sig och justera inför en mer slutlig implementering i flertalet eller samtliga kommuner och regioner.

Förslaget som diskuterades vid de initiala fokusgrupperna om att kollektivtrafiken och sjukvården skulle kunna samordnas bättre hade kanske kunnat diskuteras vidare om någon representant för kollektivtrafiken varit på plats.

Det var bara en person från Orsa kommun med i samskapandet och en person från regionen. Vad de som deltar jobbar med på kommunen/regionen och vilka erfarenheter fokusgrupperna har påverkar naturligtvis vilka förslag som diskuteras.

Problem och förslag på lösningar

Bättre kollektivtrafik

De problem som tidigare hade identifierats kopplat till kollektivtrafiken handlade främst om dåligt turutbud till byarna, särskilt på kvällar, helger och skollov och att kollektivtrafiken upplevs som opålitlig. Det senare handlar framför allt om att bussen är försenad vilket gör att byten till annan buss eller tåg kan missas. Vid missat byte blir väntetiderna långa. För en del av grupperna är kostnaderna för kollektivtrafiken också ett problem.

Basservice i form av skolskjuts och tidtabellslagd trafik i högtrafik är viktigt, men det efterfrågas även lösningar utanför dessa tider. Mellan Orsa och Mora där det är relativt mycket resenärer önskas fler turer även på helger. Till och från byarna utanför högtrafik kan anropsstyrd trafik vara en möjlighet som diskuterades.

Kostnaden för kollektivtrafiken är en begränsade faktor för vilket utbud som regionen klarar att ge. Samtidigt krävs ett tillräckligt bra utbud för att erbjuda rättvis tillgänglighet och för att locka fler att välja kollektivtrafik i stället för bil. Lösningarna som diskuterades involverade staten. En möjlighet skulle kunna vara att regionen kunde söka medel från staten även för drift av kollektivtrafik. Det skulle också kunna vara möjligt för kommunen att söka medel för tillköp av kollektivtrafik.

Utöver busstrafik finns inlandsbanan för tåg där det skulle vara möjligt att bedriva en attraktiv kollektivtrafik som skulle kunna locka till sig fler resenärer. På inlandsbanan provades innan pandemin tåg mellan Orsa och Mora, vilket var mycket populärt, men som trots det inte fick någon fortsättning av ekonomiska skäl.

Lösningar för kritiska byten

Byten i kollektivtrafiken är kritiska. En lösning som diskuterades är att bussen från byarna går hela vägen till Mora. Då undviks ett byte i Orsa som man riskerar missa. Viktigt är förstås att bussen inte blir försenad till Mora då det i så fall kan innebära att de som ska vidare med tåg missar det bytet. När byten görs i Orsa efterfrågas en vänthall så att man slipper stå utomhus i kyla och oväder. Att det går en buss och att den stannar vid hållplatser upplevs som viktigare än att det går fort. Något som också efterfrågas för att göra resan och byten smidigare är bättre skyltning på såväl hållplatser som på bussar.

Billigare och enklare kollektivtrafik

Som lösning på att kostnaden för att resa med kollektivtrafik är ett problem lyftes gratis kollektivtrafik för boende i kommunen och regionen som ett förslag. Alternativ som finns i andra delar av landet kan vara att ge gratis kollektivtrafik till pensionärer utanför rusningstid och till skolungdomar även utanför skoltid. I exempelvis Göteborg är det något som kommunen köper till från regionen. Här kan man också fundera på om det är fler grupper som ett sådant tillköp skulle kunna gälla för. Utöver priset efterfrågas ökad enkelhet med gemensamma biljettsystem för buss och tåg men även mellan olika regioner.

Bättre lösningar för sjukresorna

Sjukresorna lyfts upp som problematiska framför allt från de äldre. Gratis sjukresa med kollektivtrafik erbjuds inom regionen men det är inte alltid det går att få till en fungerande kollektivtrafikresa med de tider som patienten fått på sjukhuset. Ett förslag var därför att regionen skulle ordna biljetten till sjukresan och därmed också säkerställa att det finns en fungerande resa. Ett förslag som lyftes vid de initiala fokusgrupperna, men som inte kom upp vid den samskapande workshopen, var att sjukvården lägga sjukhusbesök för ett visst samhälle på en viss dag och den dagen ha ett bättre utbud med kollektivtrafik till sjukhuset. Ett annat problem uppstår när regionen skickar patienter till vård i andra regioner. Erbjudandet om gratis kollektivtrafik för sjukresor gäller i dagsläget bara den egna regionen. En förbättringsmöjlighet är därför att regionen även betalar och ordnar kollektivtrafikresan när de skickar patienter till andra regioner.

”Vänd på tänket”

Vad gäller sjukresorna kan samordningen också innebära att man ”vänder på tänket” så att sjukvårdspersonalen söker upp patienterna och tar flera sjukbesök ute i byarna istället för att alla

patienterna åker till sjukhuset. Det sättet att tänka kan förstås också gälla annan service. Något som nämndes var "Konsumbussen" som var en tjänst som fanns förr där mataffären i form av en buss körde ut till byarna någon dag i veckan. De är viktigt för tillgängligheten att servicen finns kvar ute i byarna. De boende i Skattungbyn har här själva tagit initiativ och driver såväl butik som skola i egen regi. Det finns också statliga stöd till service i glesbygd som kan sökas.

Tillgänglighet med cykel

I Orsa tätort är möjligheterna att cykla relativt goda och flera i fokusgrupperna gör också det. Utanför tätorterna och i de mindre samhällena saknas dock infrastruktur vilket gör det otryggt och farligt att cykla. Även om mycket handlar om kollektivtrafik kom även önskemål om förbättrad infrastruktur för cykling. I tätorten där det finns gång och cykelbanor handlade önskemål bland annat om att dela på gång och cykelbanor. Mellan tätorterna kom också konkret förslag på att bygga cykelbana mellan Orsa och Mora lasarett, en sträcka på 12–13 km istället för att satsa på utbyggnad av riksvägen (45:an).

Delad mobilitet

Samåkningstjänster har provats tidigare, ett problem var dock att det var betydligt fler som ville åka med än som kunde köra. Även bilpool har provats i Orsa kommun (en av bilarna var lokaliserad i Skattungbyn) men det var svårt att få ekonomin att gå ihop.

7 Region Skåne och Sjöbo

7.1 Tillgänglighetsförutsättningar i Sjöbo

Glest befolkad kommun i Skånes mått med ökande befolkning

Sjöbo är beläget i sydöstra Skåne ca 35 km öster om Lund och 25 km norr om Ystad. Regionen hade i slutet av 2022 cirka 1,4 miljoner invånare och sju kommuner står tillsammans för mer än 60 procent av befolkningen¹¹. Dessa är Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Hässleholm, Landskrona och Trelleborg. Sjöbo ligger med sina drygt 19 000 invånare på ungefär mitten av Skånes kommuner storleksmässigt. Befolkningen sett över tid ökar i Sjöbo. Befolkningstätheten är ca 40 invånare per kvadratkilometer vilket är 10 gånger högre än Orsa och hela 50 gånger högre än Vilhelmina. Samtidigt är Sjöbo sett till Skåne en av regionens mest glesbefolkade kommuner. Nationellt placerar sig kommunen på plats 116 av landets kommuner. Cirka 40 procent av kommunens befolkning bor i Sjöbo tätort. Sjöbo är en relativt utspridd kommun med flera mindre tätorter placerade i en ring runt huvudorten, där Blentarp med cirka 1400 invånare är störst.

Något äldre befolkning än Sverigesnittet och lägre andel utrikes födda

Sjöbo har en något äldre befolkning än riket i stort med en andel på 23 procent över 65 år, vilket kan jämföras med 20 procent för landet som helhet. Andelen som inte är födda i Sverige är även här lägre än nationellt med 11 procent att jämföra med 20 procent i landet som helhet.

Tillgänglighet till skola, livsmedelsbutik och vård

Tillgången till service är generellt sett lägre i Sjöbo än i många andra kommuner i Skåne. Tillgängligheten till grundskola och livsmedelsbutik är förhållandevis god. 80–90 procent har detta

¹¹ SCB

inom 20 minuters cykelavstånd¹². Tillgängligheten till vårdcentral för den som saknar tillgång till bil är mycket låg jämfört med riket och även jämfört med övriga studerade kommuner. Endast 20–30 procent kan nå det på 20 minuters promenad och 50–60 procent har det inom 20 minuters cykelavstånd. Närmaste sjukhus är Skånes universitetssjukhus i Lund. Det finns ett starkt statistiskt signifikant samband i Skåne mellan tillgängligheten till arbetsplatser och socioekonomin i ett område¹³. Sambandet mellan socioekonomi och tillgänglighet är starkare för tillgänglighet med bil än för tillgänglighet med kollektivtrafik.

Kollektivtrafik

Region Skåne tillsammans med Region Västra Götaland och Region Uppsala brukar ligga i topp i andelen kollektivtrafik av det motoriserade resandet efter Stockholm. Mycket av detta resande är dock koncentrerat till de större städerna och i starka stråk. Bil dominerar som färd sätt utom för ungdomar där kollektivtrafik dominerar och för 19–25 år där det är ungefär lika stor andel som använder bil som åker kollektivt¹⁴. Tillgången till bil i kommunen är liksom i övriga fallstudieorter högre än riket i stort¹⁵. Gemensam är också en låg nyregistrering av laddbara personbilar per invånare vilket gör att kommunerna riskerar hamna på efterkälken i omställningen av fordonsparken. Det tillsammans med stort bilberoende gör kommunerna sårbar för höga priser på bensin och diesel. Kollektivtrafiken mellan Sjöbo och de större orterna i närheten (Malmö, Lund och Ystad) är relativt god, medan det är sämre turutbud mellan Sjöbo och de större byarna i kommunen. Eftersom byarna ligger i en cirkel runt huvudorten är det svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik, varje by behöver en egen busslinje.

7.2 Resultat från fokusgrupperna

I fallstudieorten Sjöbo genomfördes tre fokusgrupper med grupperna *SFI-studenter*; *ungdomar* (16–19 år) samt *arbetspendlare* som alla bor i mindre byar utanför Sjöbo tätort. Totalt deltog 18 personer. Resultaten från fokusgrupperna och de tillgänglighetsutmaningar som identifierades presenteras gruppvis nedan och följs av en sammanfattande del om identifierade tillgänglighetsutmaningar i Sjöbo.

SFI-studenter Sjöbo

Fokusgruppen genomfördes i SFI:s lokaler på Vuxenutbildningen i Sjöbo där 10 SFI-studenter deltog. De flesta av deltagarna var helt beroende av kollektivtrafiken för sina resor, endast en person hade tillgång till bil på helger. Samtliga deltagare var bosatta i kommunens mindre tätorter som alla ligger ungefär 15 kilometer utanför huvudorten.

Kollektivtrafiken är avgörande för tillgängligheten

Deltagarna i fokusgruppen är nyanlända till Sverige och har vid ankomst till kommunen tilldelats bostäder på landsbygden eller mindre tätorter i kommunen. Gruppen är ofrivilligt billösa och

¹² Trafikanalys (2021) Förslag till reviderat index för lokal tillgänglighet, PM 2021:1

¹³ Den socioekonomiska segregationen i Skåne.

¹⁴ Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020

¹⁵ Trafikanalys (2022) Fordon i län och kommuner 2021. Statistik 2022:03

tillgången till kollektivtrafiken är avgörande för deras vardag. Eftersom deras sociala nätverk mest består av andra SFI-studenter är det få som ens känner någon annan som har tillgång till bil.

Under vardagar är det möjligt att ta sig till och från Sjöbo med buss för att delta i SFI-undervisning, handla mat och hämta och lämna barn i skolan. Längre resor som till Malmö går inte att hinna med på vardagarna och på helgerna går nästan ingen kollektivtrafik. Ibland kan det också vara ont om tid att uträtta ärenden efter arbets- eller skoltid innan bussens sista avgång. Väntetiderna kan därtill vara långa. Någon lyfter att det kan vara särskilt besvärligt för de som behöver hämta barn från förskolan i hemorten och i synnerhet om de blir ombedda att hämta ett sjukt barn mitt på dagen då bussarna går mer sällan. Det finns en förväntan om att sjuka barn ska hämtas med kort varsel och de har upplevt att de har bemötts med oförståelse och irritation från personal om det tar för lång tid innan barnet har hämtats upp.

Etablering på arbetsmarknaden påverkas av bristande tillgänglighet

Då det finns begränsat kollektivtrafikutbud mitt på dagen samt på kvällar och helger i tätorterna utanför Sjöbo påverkas gruppens möjligheter att etablera sig på arbetsmarknaden. Ett exempel på detta lyftes av en deltagare som hade blivit erbjuden anställning på en livsmedelsbutik i Sjöbo men blev tvungen att tacka nej till tjänsten eftersom det inte gick att ta sig dit utan bil under obekväma arbetstider.

Det kan även vara utmanande att ta sig till arbetsförmedlingen i Ystad på grund av bristande kollektivtrafikutbud på morgnar och mitt på dagen från de mindre tätorterna. Det finns exempel då deltagare har behövt påbörja sin resa upp till 4 timmar innan avsatt mötestid.

Begränsad möjlighet till fritidsaktiviteter och socialt umgänge

Det begränsade kollektivtrafikutbudet innebär att möjligheten att delta i fritidsaktiviteter begränsas för den här gruppen. Barnen har inte möjlighet att gå med i idrottsföreningar och annan organiserad fritidsaktivitet i Sjöbo då träningar och träffar ofta sker på kvällar och helger. Det blir också svårt att umgås med kompisar som bor i andra orter på fritiden.

Svårt att ta del av serviceutbud i orter utanför kommunen

Gruppen reser främst till och från Sjöbo där de mest nödvändiga målpunkterna finns. Deltagarna uttryckte dock en önskan om att kunna gå på bio eller göra andra aktiviteter med familjen som inte erbjuds i Sjöbo. Det finns även flera i den här gruppen som gärna åker till Malmö för att handla matvaror som inte finns att köpa på "vanliga" livsmedelsbutiker i Sjöbo. Även här begränsas möjligheten av den bristande tillgängligheten som är särskilt stor för de aktiviteter och målpunkter som endast finns utanför kommunen. För SFI-studenterna som har undervisning dagtid på vardagarna finns inte tid att göra andra ärenden under den tid då kollektivtrafiken gör det möjligt att resa till t.ex. Malmö.

Ungdomar Sjöbo

Fokusgruppen för ungdomar genomfördes på biblioteket i Sjöbo med tre deltagare i åldrarna 16–19 år. Gruppen bestod av gymnasielever och arbetssökande som var bosatta i mindre tätorter utanför huvudorten. Ingen av deltagarna hade körkort och samtliga var beroende av kollektivtrafik eller skjuts med bil för att nå sina målpunkter utanför hemorten.

Vardagliga resor

Eftersom gymnasiet i Sjöbo enbart erbjuder Byggprogrammet och Fordonsprogrammet väljer majoriteten av gymnasieungdomarna i Sjöbo att gå gymnasiet i skolor utanför kommunen, framför allt i Lund eller Ystad, och de som bor i de mindre tätorterna i kommunen åker då buss eller får skjuts till skolan.

En av deltagarna rider på fritiden i hemorten medan övriga inte ägnar tid åt någon organiserad aktivitet. Om intresset hade funnits menar de att det hade varit utmanande att få det att fungera då det är svårt att ta sig någonstans. Bussarna slutar gå tidigt på kvällarna, på helgen finns bara några få anropsstyrda avgångar och deras föräldrar har inte alltid möjlighet att ge dem skjuts.

Långa bytestider

Det går att ta sig till skola och annan viktig samhällsservice men det kan bli långa väntetider om de reser mitt på dagen eller om timingen är dålig. Kollektivtrafikutbudet mellan centralorten Sjöbo och närliggande städer så som Malmö, Lund och Ystad upplevs vara bra. Utmaningen är snarare att ta sig mellan Sjöbo och hemorten. De bussarna går mer sällan och det är inte ovanligt att gymnasieelever behöver vänta i en timme i Lund innan de hittar en lämplig avgång utan för lång bytestid i Sjöbo eller Veberöd. De väntar hellre en längre stund i Lund där det känns tryggare än i de mindre orterna, särskilt under kvällstid. Vid Sjöbo busstation kan det vara stökigt på kvällarna och väntrummen är ibland stängda på grund av skadegörelse.

Långa cykelavstånd och bristfällig infrastruktur för cykel

Vid frågan om någon av ungdomarna har funderat på att cykla mellan hemorten och Sjöbo eller Veberöd, där kollektivtrafikförbindelserna är bättre, förklarar de att det inte är ett alternativ då de anser att det är för långa avstånd och att det inte finns någon lämplig cykelinfrastruktur mellan orterna. Cyklisterna hänvisas till smala länsvägar med höga hastigheter vilket känns otryggt. Mellan Blentarp och Veberöd har en cykelväg nyligen anlagts – dock bara på halva sträckan vilket de ställer sig frågande till. Helt plötsligt tar cykelvägen bara slut. Om det hade funnits en separat cykelväg längs hela sträckan hade förutsättningarna att cykla till bussen varit betydligt bättre.

Begränsat kollektivtrafikutbud och centralisering innebär sociala begränsningar

Då de flesta i gymnasieåldern väljer skolor utanför kommunen får många unga också ett socialt umgänge utanför Sjöbo. Vid tillfällen då kompisgänget umgås efter skolan eller på helger krävs en del planering och det är svårt att vara spontan vilket upplevs vara en social begränsning. Situationen var liknande även under högstadietiden. Under de senaste åren har högstadieskolorna i de mindre tätorterna i kommunen lagts ned, och eleverna får idag i stället ta sig till högstadiet i Sjöbo som är den enda kvarvarande högstadieskolan i kommunen. Eleverna behöver då förlita sig på skolskjuts och har svårt att ta sig hem på annat sätt vilket innebär att det även i högstadieåldern kan bli krångligt att umgås med vänner utanför skoltid.

Anropsstyrd trafik upplevs vara oflexibel och används inte

Sista bussen från Sjöbo ut till de mindre tätorterna i kommunen avgår runt halv sju på kvällen på vardagar. Därefter är det möjligt att boka en anropsstyrd tur som går mellan klockan nio och halv tio beroende på busslinje. På helgerna är samtliga avgångar anropsstyrda och det går mellan två och tre turer per dag i båda riktningar. Gruppen upplever att de anropsstyrda avgångarna generellt inte används. Eftersom turerna behöver bokas i förväg och eventuella avbokningar behöver göras senast två timmar innan avgång upplevs den här typen av utbud inte vara särskilt

flexibelt. Det är lättare att be om skjuts och det händer ibland att de väljer att stanna hemma då det blir för omständligt att resa.

EPA-traktorer vanligt i Sjöbo – men många är negativa till EPA-kulturen

EPA-traktorer är vanliga bland unga i Sjöbo kommun och en potential för bättre tillgänglighet hos unga över 16 år. Fordonen förknippas dock med en kultur som har fått mycket negativ uppmärksamhet då boende i närområdet klagat på störande beteende och höga ljudnivåer. En deltagare i gruppen menar att det är synd att EPA-kulturen har blivit negativt laddad och att det påverkar dem som skulle behöva fordonet för sina resor. Det finns de som inte vill inte förknippas med EPA-kulturen på grund av den negativa uppmärksamheten och det finns även exempel på ungdomar som är rädda för att bli utsatta för mobbning om de skulle börja köra EPA-traktor eftersom de inte tillhör det sociala umgänget som förknippas med EPA-kulturen i Sjöbo.

Arbetspendlare Sjöbo

Fokusgruppen för arbetspendlare genomfördes på biblioteket i Sjöbo med fem deltagare som alla är bosatta i mindre tätorter i Sjöbo kommun och arbetspendlar till Malmö eller Lund. Tre personer arbetspendlar med kollektivtrafik, ibland i kombination med bil, och två pendlar med bil. Samtliga deltagare har bil i hushållet och fyra av fem har minst två bilar.

Om man ska ta bussen till jobbet kan man inte börja klockan 8

För många arbetspendlare som bor i de mindre orterna i Sjöbo kommun är kollektivtrafik inte ett alternativ. En av deltagarna berättade skämtsamt att ”om man ska ta bussen till jobbet kan man inte börja klockan 8”. För personer som arbetar i livsmedelsbutik, inom vården eller som hantverkare och därmed arbetar på kvällar, helger eller tidiga morgnar är det inte möjligt att ta bussen till jobbet. Men det kan även vara svårt för de som arbetar under kontorstid med flexibel arbetstid att få ihop en 8-timmars arbetsdag mellan första och sista avgången. Det begränsade utbudet innebär dessutom att det blir en utmaning att handla mat och utföra andra ärenden på väg hem från jobbet vid pendling med kollektivtrafik. Det finns alltså många gånger inget annat alternativ än att ta bilen till jobbet.

Det är dyrt att ta bilen

En del väljer att åka kollektivt till arbetet av ekonomiska skäl. Bensin är dyrt och priserna har dessutom ökat den senaste tiden. Att skaffa elbil är inte ett alternativ – bilarna dyra och dessutom har även elpriserna stigit kraftigt den senaste tiden. Även priser på mat och andra livsmedel har ökat och allt fler hushåll har nu ett större behov av att spara och hålla nere utgifterna. Deltagare berättar att det ekonomiska läget märks av i kollektivtrafiken. Den senaste tiden har det varit fullt på pendlarparkeringen i Sjöbo och det har varit svårt att hitta parkeringsplats. Eftersom utbudet från de mindre orterna är begränsat är det för somliga nödvändigt att ta bilen in till Sjöbo för att komma i tid till arbetet.

Bristfälliga cykelkopplingar till de större tätorterna

Inte heller arbetspendlarna anser att cykeln är ett alternativ för pendling till och från kollektivtrafiken i Sjöbo eller Veberöd. Avstånden på 12–15 km från byarna in till Sjöbo avskräcker. Likt de unga upplever de att det är långa avstånd mellan orterna och att cykelinfrastrukturen dessutom är bristfällig. Även arbetspendlarna tar upp exemplet på cykelvägen mellan Blentarp och Veberöd som endast byggdes på halva sträckan.

Opålitlig kollektivtrafik – dålig kommunikation mellan bussbolagen

De som arbetspendlar med kollektivtrafiken upplever inte sällan frustration under hemresan. Det är i regel mycket trafik på vägarna mellan Sjöbo och de större närliggande orterna vilket gör att det kan uppstå förseningar i kollektivtrafiken. Ibland kan detta leda till att resenärer som ska ut till byarna missar byten i Sjöbo och de får då invänta nästa avgång en timme senare. Detta skapar irritation bland resenärerna och gör att det blir svårt att planera vardagen. Det påverkar särskilt de som åker med sista avgången. En deltagare berättar att han ofta reser utomlands i arbetet och att hans fru som inte har körkort då alltid ser till att ha hotell-pengar med sig i det fall hon skulle missa bytet vid sista avgången i Sjöbo och då behöva spendera natten där.

Problematiken med missade byten menar de dock är en relativt ny företeelse. Tidigare kunde busschaufförerna ringa till varandra och informera om eventuella förseningar. På så sätt kunde chaufförer invänta de resenärer som skulle åka vidare ut till de mindre tätorterna. Numera finns det ingen kommunikation mellan busschaufförerna, linjerna körs av olika företag, och bussen väntar alltså inte in sena anslutningar längre.

Ökad centralisering innebär större tillgänglighetsutmaningar

De senaste åren har kommunen valt att lägga ner delar av skol- och fritidsverksamheten i mindre tätorter vilket också har inneburit ett ökat resandebehov och en del barn kan inte längre ta sig till skolan på egen hand. En förälder i fokusgruppen är bosatt i Blentarp där en högstadieskola nyligen lades ner och eleverna fick i stället börja på högstadiet i Sjöbo som ligger en och en halv mil därifrån. Barnet hade i det här fallet inte möjlighet att ta sig till skolan med skolskjuts och föräldern var då tvungna att skjutsa barnet till skolan vilket skapade stora utmaningar i vardagen som redan var svår att få ihop. Det var frustrerande för många i Blentarp som menade att de som har bosatt sig där har gjort så med vetskapen att det finns en högstadieskola.

Anropsstyrd trafik upplevs vara krånglig och opålitlig

För de som är i behov av att resa utanför den reguljära kollektivtrafiken erbjuds anropsstyrd trafik. Ingen av deltagarna använder sig av denna tjänst då de anser att tjänsten är krånglig och opålitlig. Det förekommer förseningar och ibland dyker bussen inte upp alls. De tror dock att det kan finnas potential att öka användningen om det blir enklare att boka resor, till exempel genom Skånetrafikens app, samt att den som beställer en resa får en bekräftelse på bokningen som de kan hänvisa till i de fall det uppstår förseningar eller att bussen inte dyker upp.

Upplever oförståelse från ansvariga instanser

Deltagarna upplever att de inte får något gehör från varken kommunen, regionen eller Skånetrafiken. Flera av deltagarna har vid upprepade tillfällen hört av sig och informerat om olika brister i kollektivtrafiken men de menar att det inte har gett någon effekt och de har inte heller fått någon återkoppling. En av deltagarna menar också att Skånetrafiken behöver bli bättre på att förstå och utvärdera hur väl kollektivtrafikutbudet möter medborgarnas resandebehov snarare än att utvärdera kundernas nöjdhet. Det gäller särskilt att öka förståelsen för de behov som finns för transportutsatta grupper på landsbygden och i mindre tätorter.

7.3 Samskapandeworkshop i Sjöbo

Dialogprocessen

Vid samskapandeworkshopen i Sjöbo deltog två ungdomar, tre arbetspendlare, fyra SFI-studenter, två tjänstepersoner från Sjöbo kommun och en samhällsplanerare från Region Skåne. Även Skånetrafiken var inbjudna till workshopen, men lämnade tyvärr återbud i sista stund.

Workshopen inleddes med en kort presentation av resultaten från fokusgrupperna, därefter arbetade deltagarna i två grupper med några teman som de själva valde. Mycket fokus blev på kollektivtrafiken. Tyvärr hade vi ingen tolk med vilket försvårade dialogen med SFI-studenterna. En slutsats från workshopen var att det var bra att vi först hade genomfört fokusgrupper med respektive målgrupp (SFI-studenter, unga och arbetspendlare) för att kunna gå på djupet i problematiken för respektive grupp, vilket gjorde att vi kunde ta med oss erfarenheter från dessa dialogmöten in i workshopen.

Deltagarna uttryckte efter workshopen att det kändes meningsfullt att vara med, men undrade vad mötet skulle kunna leda till. Representanter för kommun och region uttryckte att de lärt sig mycket och tar med sig detta i sitt vidare arbete.

Problem och förslag på lösningar

Lokala förutsättningar

De lokala förutsättningarna påverkar problembilden i stor utsträckning. Många ungdomar på högstadiet och gymnasiet pendlar till skolan, både inom kommunen till högstadiet i Sjöbo och till gymnasieskolor i Lund, Malmö och Ystad. Detta skapar ett stort beroende av kollektivtrafiken. Nyanlända flyktingar placeras i de mindre samhällena runt Sjöbo och blir därmed mycket beroende av kollektivtrafiken. Det är relativt långa avstånd mellan byarna och Sjöbo (12–15 km) och dåliga förutsättningar att cykla med få cykelvägar och smala landsvägar med hög hastighet.

Olika lösningar för bilister och icke-bilister

Deltagarna konstaterade att olika lösningar fungerar beroende på om man har tillgång till bil eller inte. Mobilitetsnoder med pendlarparkering är bra om man har bil, men eftersom de ligger långt från byarna skulle de inte vara ett alternativ för de flesta som inte har bil även om cykelmöjligheterna skulle bli bättre. Det finns dock en stor efterfrågan på pendlarparkeringar, många har börjat pendla med buss när bränslepriserna gått upp och deltagarna menade att det är ett bra tillfälle just nu att satsa på kollektivtrafiken.

Bilpool skulle kanske kunna göra att fler klarar sig med en bil, men bidrar inte till bättre tillgänglighet för de som inte har körkort och uppfattas inte som en lösning på de tillgänglighetsutmaningar som identifierats i projektet.

Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken var det stora samtalsämnet i båda grupperna. Kollektivtrafiken är en livlina för de som bor i byarna och inte kör bil, men turutbudet motsvarar inte de boendes behov. Deltagarna var överens om att turutbudet till byarna är dåligt, särskilt tidiga morgnar, kvällar och helger, trots att kommunen köpt till extra anropsstyrd trafikkvällar och helger utöver Skånetrafikens basutbud.

- Man behöver kunna komma fram till Sjöbo tidigare på morgonen för att kunna börja jobba 07.00 eller pendla vidare och hinna till Lund och Malmö i rimlig tid. Kollektivtrafiken behöver vara ett alternativ för hela resan.
- På kvällarna går det inte att stanna kvar i Sjöbo och delta i aktiviteter eftersom sista bussen går strax efter 18. Ungdomar i byarna som inte kan bli skjutsade stängs ute från aktiviteter.
- Bättre kunskap om resenärernas behov behöver ligga till grund för planering av turutbudet

Ett visst utbud av anropsstyrd trafik finns kvällar och helger, men många känner inte till det och det är krångligt att boka på telefon.

- Trafiken är inte tillförlitlig, om den ska utnyttjas måste resenärerna känna sig säkra på att bilen kommer när den ska
- Mer information behövs, många känner inte till att möjligheten finns. Mer information kan också behövas på andra språk än svenska.
- Bokningen uppfattas som krånglig och det är svårt att veta om bokningen gått igenom. Bokning i appen med direkt bekräftelse och möjlighet att följa var bilen är hade ökat attraktiviteten.
- Konceptet "plusresa", med möjlighet att beställa anslutning till vidare resa från knutpunkter under vissa tider låter intressant för flera, men bokningen behöver fungera.

Ett problem är att bytena ofta fungerar dåligt. Det är ofta korta eller inga bytestider och om bussen är försenad måste man vänta i en timme på nästa anslutning.

- Bytestiderna behöver vara lite längre, det är viktigare att anslutningarna är pålitliga än att resan går så snabbt som möjligt.
- Bussarna behöver kommunicera och vänta in varandra när det inte finns goda alternativa anslutningar (t.ex. ut till byarna från Sjöbo)
- Bussarna ut till byarna är synkade enligt tidtabell med när turerna från Ystad, Malmö och Lund kommer in. Eftersom det ofta blir förseningar blir bytestiden för kort och ibland går bussarna till byarna innan bussar från t.ex. Malmö/Lund kommer in till Sjöbo. Tidigare var vissa byten markerade som garanterade byten i tidtabellen och man kunde vara säker på att bussen väntade in, men det är de inte längre.

8 Slutsatser: Utmaningar och potentiella lösningar för rättvis tillgänglighet på lokal nivå

8.1 Gemensamma utmaningar

Alla de tre studerade kommunerna har liknande utmaningar att hantera, även om förutsättningarna är lite olika i de olika kommunerna. Den tydligaste gemensamma faktorn är att tillgängligheten utan bil är mycket låg, främst för boende utanför kommunhuvudorten. För boende i kommunhuvudorten är tillgången till grundläggande service relativt god, där finns livsmedelsbutiker, vårdcentral och grundskola. Avstånden är korta vilket gör att det fungerar relativt bra att gå och cykla. Från kommunhuvudorterna finns också en relativt god kollektivtrafik, med möjlighet att resa till större orter. För boende på landsbygden eller i mindre orter runtom i kommunen är tillgängligheten utan bil betydligt sämre. Grundläggande kollektivtrafik finns dagtid på vardagar, men kvällar och helger och i viss mån på skollov är utbudet mycket begränsat, ibland finns viss anropsstyrd trafik. Många av de medverkande i fokusgrupperna lyfter också fram den bristande kvaliteten i själva utförandet av kollektivtrafiken, med många inställda turer och förseningar som leder till missade anslutningar, vilket skapar en bristande tillit till kollektivtrafiken. Cykeln upplevs endast undantagsvis som ett alternativ utanför kommunhuvudorterna eftersom cykelinfrastrukturen generellt är dåligt utbyggd, och det upplevs som otryggt att cykla längs landsvägarna.

Även om en grundläggande service finns i kommunhuvudorterna kräver vissa ärenden längre resor, t.ex. möten med arbetsförmedlingen eller läkarbesök på sjukhuset. Dessa längre resor tar ofta lång tid att göra med kollektivtrafiken. Många gymnasieungdomar pendlar med kollektivtrafik till skolor i angränsande kommuner. Även här kan restid och väntetider bli orimligt långa.

Ett intersektionellt perspektiv på tillgänglighetsutmaningarna

Olika grupper löser sina tillgänglighetsbehov på olika sätt, men det är tydligt att det också finns ett underskott av tillgänglighetsmöjligheter för många, vilket begränsar vardagen för utsatta grupper. Många väljer också bort aktiviteter för att det är för svårt att resa. Det är också tydligt att ett intersektionellt perspektiv är användbart för att förstå hur utmaningarna skiljer sig åt mellan olika grupper, där olika faktorer samspelar och gör vissa grupper mer utsatta än andra. Kollektivtrafiken framhålls i alla tre fallstudierna som en livlina som skapar tillgänglighet för de studerade grupperna. Samtidigt har olika grupper olika goda möjligheter att hitta alternativ till kollektivtrafiken.

Ungdomar utan körkort kan ofta få hjälp med skjuts från sina föräldrar för att hälsa på vänner och delta i aktiviteter. Många skaffar också EPA-traktor för att kunna ta sig runt självständigt. Samtidigt finns ungdomar med sämre förutsättningar, t.ex. i nyanlända familjer som inte har bil, vars sociala liv blir kraftigt begränsat av att de inte kan delta i organiserade aktiviteter eller träffa

vänner kvällstid. Äldre med ett fungerande socialt nätverk kan också ofta få hjälp av anhöriga och grannar med handling och skjuts till t.ex. vårdcentralen, men den som saknar ett socialt nätverk får svårt att kunna bo kvar hemma. SFI-studenter som placerats på boenden i mindre orter med begränsat kollektivtrafikutbud blir fast där på kvällar och helger eftersom få av dem ens känner någon som har tillgång till bil. Flera av deltagarna i fokusgrupperna vittnar också om diskriminering i kontakt med kollektivtrafiken, och svårigheter att ta del av information om t.ex. anropsstyrd trafik som inte finns tillgänglig på andra språk än svenska. Gruppen arbetspendlare har för det mesta tillgång till bil, men ökade drivmedelskostnader gör att kollektivtrafiken ändå kan framstå som ett ekonomiskt fördelaktigt val (detta skiljer sig dock mellan fallstudierna). Dock är det en utmaning för de som börjar jobba tidiga morgnar att kunna vara på plats i tid. Ofta går det att pendla in till kommunhuvudorten rimligt tidigt på morgonen, men för den som ska pendla längre och behöver byta buss för vidare resa fungerar det inte att pendla med kollektivtrafik, åtminstone inte hela resan. För den som har tillgång till bil kan det vara ett alternativ att köra till en pendlarparkering och sedan resa vidare med kollektivtrafik. Samtidigt kan det finnas andra skäl till att bilen ändå inte är ett alternativ även för personer i denna grupp, t.ex. på grund av en synnedsättning eller att man faktiskt inte har körkort.

8.2 Potentiella lösningar

Organisera samhället för bättre tillgänglighet

En tydlig slutsats från samskapandeworkshopparna är att hur olika verksamheter planeras har stor påverkan på tillgängligheten. En planering som inte tar hänsyn till detta kan skapa tillgänglighetsgap som är svåra att överbygga, och därmed skapa en bristande tillgänglighet med negativa konsekvenser för enskilda individer. Det går till exempel att ifrågasätta om det lämpligt att placera nyanlända flyktingar på boenden i små byar utan lokal service och vettiga förbindelser med kollektivtrafik, när få personer i denna grupp har körkort och tillgång till bil. I många fall handlar problematiken om rationalisering, där verksamheter i mindre orter läggs ned och de boende hänvisas till större orter för att ta del av samhällsservice. Det kan handla om nedlagda skolor, som i Sjöbo där kommunens alla högstadieelever nu bussas till kommunhuvudorten. Ett annat exempel är nedläggningen av BB i Lycksele, som innebär att gravida kvinnor i Vilhelmina hänvisas till förlossningen i Umeå, fyra timmar bort med buss. Det framstår som viktigt att en konsekvensanalys utifrån ett tillgänglighetsperspektiv görs innan denna typ av beslut fattas.

Bättre tillgång till lokal service – vänd på tänket

Låt servicen komma till medborgarna

Det finns många möjligheter att öka människors tillgänglighet genom att skapa en bättre tillgång till service lokalt på olika sätt. Genom att värna om det lokala serviceutbudet och genom att låta servicen komma till medborgarna i stället för tvärtom ökar tillgängligheten för människor som har bristande möjligheter att resa. Här finns intressanta exempel från bland annat Vilhelmina, där specialister från sjukhuset ibland kommer till vårdcentralen för att genomföra synundersökningar på plats, i stället för att alla patienter ska behöva göra den långa resan till sjukhuset.

Digitala hybridlösningar

I Vilhelmina finns också en lyckad satsning inom projektet "god och nära vård", där en anställd på kommunen åker hem till äldre patienter och hjälper dem med digitala läkarbesök genom en Ipad.

Denna typ av digitala hybridlösningar, där digital teknik kombineras med mänsklig kontakt, kan vara en intressant väg framåt inom flera områden. Vilhelmina har också ett samarbete med grannkommunerna om hybridundervisning i gymnasieskolan, där viss undervisning genomförs digitalt för att öka utbudet av utbildningar som går att ta del av utan att behöva flytta från hemorten. Ytterligare en möjlig hybridlösning som diskuterades är lokala servicekontor med personal som kan hjälpa till att koppla upp på digitala möten med t.ex. Arbetsförmedlingen, Migrationsverket eller Försäkringskassan. Statens servicecenter har idag ett kontor i Vilhelmina som kan hjälpa till med ärenden hos Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten och Skatteverket, men boende i Sjöbo och Orsa behöver resa till grannkommunerna för att ta del av denna typ av service. En hybridlösning med tydligare inriktning mot att förmedla digital kontakt med personal på annan ort skulle kunna vara en möjlighet att nå ut med denna typ av service även till mindre orter, och därigenom minska behovet av att göra långa resor för att kunna ta del av samhällsservice.

Kollektivtrafiken

Möjligheter till ökat turutbud

De boende i mindre orter upplever problem med bristande utbud i kollektivtrafiken, framför allt kvällar, helger och skollov. Det begränsade turutbudet innebär bland annat att boende utan tillgång till bil inte kan ta jobb med obekväma arbetstider, inte kan delta i aktiviteter efter skolan, inte kan göra ärenden under helgen och inte har möjlighet att ta sig hem om de missar den sista förbindelsen hem på kvällen. En uppenbar lösning på problemet är naturligtvis att öka turutbudet, men kollektivtrafiken är under stark ekonomisk press och fler turer är sällan aktuellt. I såväl intervjuer som fokusgrupper har förslag kommit upp om en statlig finansiering för kollektivtrafik i landsbygder som kommun eller region skulle kunna söka.

En annan möjlighet som diskuteras på flera håll är att samnyttja fler av de turer som redan körs av regionen eller kommunen, som skolskjuts, färdtjänst och eventuellt också resor som görs av hemtjänsten. Om dessa turer skulle bli möjliga att resa med för allmänheten skulle tillgängligheten kunna öka utan att kostnaderna ökar. En problematik här är dock att kollektivtrafikmyndigheternas logik med tidtabellslagd trafik är svår att kombinera med trafik som körs på oregelbundna tider.

I vissa fall skulle bättre samordning mellan kollektivtrafiken och vården, ett annat av regionens ansvarsområden, kunna underlätta resorna. Om bokade tider kunde synkas med kollektivtrafikens tider skulle resorna kunna fungera bättre och patienterna slippa vänta länge. Ett annat förslag som kom upp i samskapandet var att man skulle kunna köra tätare kollektivtrafik någon dag i veckan till en viss ort, och passar på att lägga bokade vårdbesök för boende i denna ort den veckodagen för att underlätta.

Bättre anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik i olika former används som ett sätt att skapa en grundläggande tillgänglighet på sträckor och tider med få resenärer. Erfarenheterna från fokusgrupperna visar att den anropsstyrda trafiken idag används i mycket begränsad utsträckning även av de grupper som saknar goda alternativ till kollektivtrafiken, eftersom den uppfattas som oflexibel, krånglig att boka och ha dålig tillförlitlighet. Ofta saknas information på andra språk än svenska, vilket ytterligare ökar barriären för användning bland resenärer som inte har svenska som modersmål. Förslag på åtgärder för att öka attraktiviteten för den anropsstyrda trafiken var bland annat att kunna boka

anropsstyrd trafik i appen, få en bekräftelse på att bokningen gått igenom och därefter följa bokningen i appen för att känna sig trygg med att bilen faktiskt kommer som planerat.

I Skåne håller ett nytt koncept av anropsstyrd trafik kallat "Plusresa" på att utvecklas, där det ska bli möjligt att beställa anslutning från hemmet till vissa större hållplatser och stationer under vissa tider på dygnet. Deltagarna i samskapandeworkshopen såg att det finns potential i denna typ av upplägg, men det behöver utvecklas färdigt och testas.

Kvalitet i byten

En återkommande problematik på alla tre orterna var svårigheter vid byten. Ofta är det gles trafik och korta bytestider, och då blir det en stor sårbarhet vid förseningar om anslutande buss inte väntar in. Här efterfrågas säkra byten hellre än korta bytestider. Huruvida fungerande byten eller punktliga avgångar prioriteras av kollektivtrafikoperatörerna beror i stor utsträckning på hur deras avtal med kollektivtrafikmyndigheterna ser ut, så här har den som upphandlar kollektivtrafiken en viktig roll att se till att systemet som helhet inte suboptimeras. Om det inte går att köra direktbussar utan byten önskar resenärerna sig vänthallar så de slipper stå ute och frysa vid långa byten.

Enkelhet/användbarhet

Många resenärer önskar sig ett enklare biljettsystem, som fungerar även för de resenärer som inte är vana vid digital teknik. Möjligheten att få hjälp av en människa uppskattas. I linje med detta efterfrågas också riktad information till vissa grupper (t.ex. äldre och nyanlända) om kollektivtrafiken.

Det finns också problem med bristande skyltning på hållplatserna (t.ex. i Orsa), att upphöjda hållplatslägen saknas på vissa målpunkter dit många äldre reser (t.ex. Falu lasarett), och att information om hållplatser och utrop ibland saknas ombord på bussen vilket skapar svårighet för "sällanresenärer" och resenärer med syn- eller hörselnedsättning.

Kvalitet i leveransen

Många av de problem som lyfts kopplat till kollektivtrafiken handlar om bristande kvalitet i själva leveransen av trafiken. Det handlar om förseningar, inställda turer på grund av förarbrist och missade förbindelser vid byten. I Orsa har inställda turer lett till stora problem med att eleverna inte kommer till skolan och därmed missar undervisning. I Sjöbo klagar resenärerna på att bussarna inte väntar in varandra vid förseningar så att resenärerna missar sina byten, och menar att ingen tar ansvar för helheten. I intervjuer och workshops kopplar informanterna kvalitetsproblemen till trafikföretagens dåliga arbetsvillkor. Känslan är att det tidigare ofta var samma chaufförer som körde och att de visste vem som brukade åka med bussen och kunde vänta in vid behov, men nu upplever de att det är olika chaufförer hela tiden och att det finns en bristande kontinuitet och engagemang i utförandet.

En annan problematik som också kopplar till kvaliteten i leveransen är att flera av deltagarna i fokusgrupperna vittnar om rasism i kollektivtrafiken, där upplever att de som utrikesfödda fått ett dåligt bemötande från chaufförerna och sämre hjälp vid problem i trafiken.

Infrastruktur

Infrastrukturfrågor har i viss mån varit uppe till diskussion i intervjuer, fokusgrupper och workshops, men inte framstått som någon särskilt central lösning på de transportutsatta gruppernas bristande tillgänglighet. I viss mån skulle förbättrad cykelinfrastruktur kunna

underlätta för personer utan tillgång till bil, men det är en lösning som inte matchar alla gruppers behov, och inte heller behovet av resor över längre avstånd även om det kan underlätta anslutningsresor till kollektivtrafiken.

Det finns dock önskemål om att bygga mer cykelväg än vad som görs idag, och det som saknas är finansiering. Den senaste tidens fördyringar av infrastrukturprojekt har drabbat även cykelvägar, och en del cykelvägar som tidigare beslutats har fått strykas ur planerna. Ett bekymmer med finansieringen är att det är svårt att få loss medel till cykelvägar längs statliga vägar, eftersom de då ska finansieras i nationell plan. Men även cykelvägar som kan finansieras i regional plan kan vara svåra att få till. En utmaning är att de oftast bara finansieras med 50 % i infrastrukturplanen och att kommunen förväntas medfinansiera med resten. Detta blir en svårighet också för regionala cykelstråk som går igenom flera kommuner, där alla måste vara med och medfinansiera för att cykelvägen ska kunna byggas.

På mindre trafikerade landsvägar genom och mellan byar kan så kallade Bygdevägar/Bymiljövägar vara ett intressant alternativ, där en landsväg görs om till "1+2-väg" med en fil för biltrafik i mitten och breda vägrenar med gott om plats för gående och cyklister på sidorna.

Mobilitetsnoder med pendlarparkering och anslutande cykelvägar som diskuteras i Sjöbo kan vara en intressant lösning som kan göra det smidigare att pendla kollektivt för de som har bil eller bor på cykelavstånd från noden, men det löser inte problemet med dålig tillgänglighet för de mest transportutsatta grupperna som varken bor i närheten eller har tillgång till bil. Samtidigt kan ett nod-tänk vara en bra grund för samarbete mellan kommun, kollektivtrafikmyndighet och Trafikverket, där gemensam planering av bebyggelse, kollektivtrafik och infrastruktur kan skapa bättre förutsättningar för en välfungerande kollektivtrafik.

Nya transport- och mobilitetslösningar

Underlätta frakt av varor

Möjligheten att frakta varor är en viktig delösning för att öka tillgängligheten utan bil. I Vilhelmina används bussgodis fortfarande för transport av varor, och även i Orsa diskuteras man att ta upp denna verksamhet igen. En svårighet som lyfts i samskapandeworkshopparna är dock problemet att få hem större paket den sista biten från utlämningsstället, så kallad "last mile"-transport, för de som saknar tillgång till bil. Här diskuterades bland annat möjligheten att låna eller hyra en lastcykel, skrinna, fraktpark eller pulka.

Samåkning och bilpool

Samåkning och bilpool är lösningar som testats i tidigare projekt på flera av fallstudieorterna. De togs upp för diskussion på samskapandeworkshopparna inom ramen för detta projekt, men det var tydligt att de inte löser de transportutsatta gruppernas behov. Informellt organiserad samåkning kräver ett nätverk med andra som har tillgång till bil, medan samåkning organiserad genom mer anonyma samåkningsappar inte uppfattades som tryggt av vissa grupper. För att bilpool ska kunna vara ett alternativ krävs körkort, vilket utesluter de flesta i dessa grupper. Inte minst för nyanlända familjer är detta svårt. Det är tillåtet att köra med ett utländskt körkort i ett år efter att man blivit folkbokförd i Sverige, men om man kommer från ett land utanför EES krävs därefter att man tar ett svenskt körkort, vilket innebär relativt stora kostnader för den enskilde individen.

8.3 Offentliga aktörers roll för att skapa rättvis tillgänglighet

Flertalet av de intervjuade företrädarna för såväl kommuner, regioner som nationella aktörer konstaterar att de behöver ökad kunskap om transportutsatta grupper för att kunna göra ett bra jobb. Kollektivtrafikmyndigheterna efterfrågar bättre kunskap om olika gruppers tillgänglighetsbehov, och bättre redskap för att kunna förstå och mäta kollektivtrafikens samhällsnytta. Generellt finns ett behov av att bli bättre på att föra dialog direkt med de berörda medborgarna. Det gäller inte minst kollektivtrafikmyndigheterna. Ett annat exempel handlar om att få en god representation av olika grupper i regionernas nätverk för det regionala serviceprogrammet. Goda exempel att ta lärdom från finns bland annat i Orsa, som aktivt arbetar med att skapa en invånardialog om behov och tillgänglighet.

Flera förslag handlar om önskemål om att skapa bättre samarbeten och att lära av varandra, genom att skapa nätverk för mindre kommuner, möjlighet för mindre kommuner att lära av större, och genom bättre dialog mellan kommun och region, inte minst om kollektivtrafiken.

Uppdraget

Vid intervjuer med offentliga företrädare framkom att dagens målformuleringar kring tillgänglighet är snäva och otillräckliga för landsbygden. I de nationella intervjuerna framgår tydligt att det idag finns stor komplexitet i ansvaret för att säkerställa tillgänglighet på landsbygden. Idag har ingen aktör ett övergripande samlat ansvar för att säkerställa att de åtgärder som görs inom både infrastruktur-, trafik- och samhällsplanering leder till ökad tillgänglighet som gynnar samhället som helhet (inom planetära och sociala gränser).

Avvägningar av tillgänglighetens kostnad och samhällsnytta behöver göras på ett annat sätt än idag vilket kräver nya arbetssätt och i viss mån annat ansvarsutkrävande. Idag är ansvaret för de planeringsområden som tillsammans utgör förutsättningarna för tillgänglighet uppdelade på många olika aktörer vilket försvårar arbetet med att uppfylla de transportpolitiska målen. De samhällsekonomiska modellerna för att prioritera resurser används delvis därför på så begränsade system att systemeffekter inte kan vare sig förstås eller uppnås.

Finansiering till kollektivtrafiken

Många förslag från intervjuerna med tjänstepersoner handlade om behovet av att se över finansieringen till kollektivtrafiken för att göra det möjligt att upprätthålla tillräcklig kvalitet i trafiken på landsbygd och i glesbygd utan alltför höga kostnader. Några idéer här var ett statligt stöd för kollektivtrafik på landsbygd och i glesbygd och att delar av bränsleskatten skulle kunna öronmärkas till kollektivtrafiken. Med erfarenheten från pandemin i ryggen kom också önskemål om en finansiering som kan hantera oförutsedda händelser. Överlag finns ett behov av att bryta den nedåtgående spiralen som många regioner hamnat i, där minskningar i både utbud och intäkter successivt triggat varandra till ytterligare neddragningar.

9 Rekommendationer för en rättvis tillgänglighet

Tydligare uppdrag till offentliga aktörer att titta på tillgänglighet utifrån olika gruppers behov

Idag har ingen aktör ett övergripande samlat ansvar för att säkerställa att de åtgärder som görs inom både infrastruktur-, trafik- och samhällsplanering leder till ökad tillgänglighet som gynnar samhället som helhet (inom planetära och sociala gränser). Det behövs en tydligare instruktion till nationella myndigheter om att ta hänsyn till olika gruppers behov i analys och utformning av åtgärder inom transportplaneringen. Som ett led i detta arbete behöver en definition tas fram av vad som är en godtagbar nivå av tillgänglighet.

Konsekvensanalys ur ett tillgänglighetsperspektiv i dialog med berörda

Även regioner och kommuner behöver i större utsträckning än idag analysera konsekvenserna av olika beslut för tillgängligheten för olika grupper. Många beslut som inte direkt har med mobilitet att göra påverkar tillgängligheten och kan därigenom skapa ett ökat eller minskat mobilitetsbehov. Det gäller inte minst beslut som påverkar det lokala serviceutbudet eller lokalisering av olika verksamheter. En dialog med berörda grupper bör vara en integrerad del av beslutsunderlaget.

Kollektivtrafikens uppdrag behöver breddas

Kollektivtrafiken framstår i projektet som oerhört viktig för att ge de studerade grupperna möjlighet att ta del i samhället. Även om det finns en stor potential i åtgärder som minskar behovet av resor kommer det alltid också att finnas ett behov av att transportera sig för att exempelvis ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter, och där är kollektivtrafiken för många det enda realistiska alternativet. Samtidigt är kollektivtrafiken på landsbygden utsatt för ständiga nedskärningar och rationaliseringar. Här behövs ett helhetsperspektiv på vilka nyttor finansieringen av kollektivtrafiken kan ge. Den falska motsättningen mellan satsningar på "lönsam" kollektivtrafik i städerna och "olönsam" kollektivtrafik på landsbygden behöver lyftas och ses i ett större perspektiv. Kanske är det rimligt att omfördela medel från kollektivtrafiken i städerna till landsbygdstrafiken eftersom det finns bättre förutsättningar att gå eller cykla i stället för att åka buss i städerna, medan bussen för många på landsbygden i praktiken är det enda alternativet om man inte har möjlighet att köra bil eller bli skjutsad.

Det behövs ett statligt ställningstagande om kollektivtrafikens roll på landsbygden för att stoppa rationaliseringen av kollektivtrafiken till att enbart prioritera trafik i starka stråk. Skånetrafikens "basutbud" som säkerställer en lägstanivå av kollektivtrafikutbud för orter av olika storlek är ett intressant första steg i denna riktning. Det kanske inte är tillräckligt, men det ger en viktig signal om att kollektivtrafikens uppdrag inte enbart handlar om effektivitet och maximerad marknadsandel. Även någon form av statlig finansiering till kollektivtrafik på landsbygden kan vara aktuell för att garantera ett grundläggande tillgänglighet.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver säkras

Kollektivtrafiken är en livlina för många människor och ett grundläggande krav är att den kollektivtrafik som finns fungerar på ett tillfredsställande sätt. Här behöver de som upphandlar kollektivtrafiken säkerställa att incitamentsstrukturerna skapar förutsättningar för ren högkvalitativ trafik även i landsbygder, med fokus på framför allt fungerande byten.

10 Referenser

Crenshaw, K. (1989). "Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics". *The University of Chicago Legal Forum*. Vol. 1989: Iss. 1, Article 8.

Förenta nationerna. (2015). "Transforming our world: the 2030 Agenda for sustainable development" <https://sdgs.un.org/2030agenda> (Åtkomst: 2023-09-28).

Gil Sola, A & Levin, L. (2021) Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt. In *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*, 107-133. ISBN 978-91-986324-8-4

Hidayati, I., Tan, W., Yamu, C. (2021). "Conceptualizing Mobility Inequality: Mobility and Accessibility for the Marginalized". *Journal of Planning Literature*. Vol. 36(4), ss. 492–507.

Hult, Å., Nuruzzaman, R., Perjo, L., Sanne, J M. (2021). "Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter genom mobilitet som tjänst och e-handel – en förstudie". IVL, Svenska Miljöinstitutet. Stockholm.

Lucas, Karen & Mattioli, Giulio & Verlinghieri, Ersilia & Guzman, Alvaro. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Transport*. 169. 10.1680/jtran.15.00073.

Lund, E. & Smidfelt Rosqvist, L. (2020) Styr rätt - metoder för att fånga klyftor och dilemman i transportpolitiken. Trivector rapport 2020:8

Mattioli, G. (2013). "Where sustainable transport and social exclusion meet: Households without cars and car dependence in Germany and Great Britain". Università' degli studi di Milano – Bicocca. Milano.

Regeringens proposition 2017/18:179, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop [En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop - Regeringen.se](#) (hämtad 2023-01-30)

Regeringens skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 [Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(regeringen.se\)](#) (hämtad 2023-01-30)

Trafikverket 2021:186 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](#) (hämtad 2023-01-30)

Verlinghieri, E., Schwanen, T. (2020). "Transport and mobility justice: Evolving discussions". *Journal of Transport Geography*. Vol 87:102798.

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, nr. 318, Lunds Tekniska Högskola.

